



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 28**

10 Φεβρουαρίου 2003

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3104

Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1997 που τροποποιεί τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το Πρωτόκολλο του 1997 που τροποποιεί τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή (κυρώθηκε με το Ν. 1269/1982, ΦΕΚ 89/Α΄), το οποίο υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 26 Σεπτεμβρίου 1997, του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

ANNEX

PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING Parties to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

RECOGNIZING the need to prevent and control air pollution from ships,

RECALLING Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development which calls for the application of a precautionary approach,

CONSIDERING that this objective could best be achieved by the conclusion of a Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Instrument to be amended

The instrument which the present Protocol amends is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "Convention").

Article 2

Addition of Annex VI to the Convention

Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, the text of which is set out in the annex to the present Protocol, is added.

Article 3

General Obligations

1. The Convention and the present Protocol shall, as between the Parties to the present Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article 4

Amendment procedure

In applying article 16 of the Convention to an amendment to Annex VI and its appendices, the reference to "a Party to the Convention" shall be deemed to mean the reference to a Party bound by that Annex.

FINAL CLAUSES

Article 5

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "Organization") from 1 January 1998 until 31 December 1998 and shall thereafter remain open for accession. Only Contracting States to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") may become Parties to the present Protocol by:

   (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

   (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

   (c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as the "Secretary-General").

Article 6

Entry into force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article 5 of the present Protocol.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article 7

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General or after the expiry of any other longer period, which may be indicated in the notification.

4. A denunciation of the 1978 Protocol in accordance with article VII thereof shall be deemed to include a denunciation of the present Protocol in accordance with this article. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the 1978 Protocol takes effect in accordance with article VII of that Protocol.

Article 8

Depositary

1 The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General (hereinafter referred to as the "Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol: and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect.

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 9

Languages

The present Protocol is established in a single copy in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-sixth day of September, one thousand nine hundred and ninety-seven.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

ANNEX

ADDITION OF ANNEX VI TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

The following new Annex VI is added after the existing Annex V:

"ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

CHAPTER I -GENERAL

REGULATION 1

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 18 and 19 of this Annex.

REGULATION 2

Definitions

For the purpose of this Annex:

1. "A similar stage of construction" means the stage at which:

   (a) construction identifiable with a specific ship begins; and

   (b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

2. "Continuous feeding" is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1200°C.

3. "Emission" means any release of substances, subject to control by this Annex from ships into the atmosphere or sea.

4. "New installations", in relation to regulation 12 of this Annex, means the installation of systems, equipment, including new portable fire extinguishing units, insulation, or other material on a ship after the date on which this Annex enters into force, but excludes repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or recharge of portable fire extinguishing units.

5. "NOx Technical Code" means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by Conference resolution 2, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

6. "Ozone depleting substances" means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer. 1987, listed in Annexes A. B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

"Ozone depleting substances" that may be found on board ship include. but are not limited to:

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301 Bromotrifluoromethane
Halon 2402 1,2-Dibromo- 1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)
CFC- 11 Trichlorofluoromethane
CFC-12 Dichlorodifluoromethane
CFC-113 1.1.2-Trichloro-1, 2,2-trifluoroethane
CFC- 114 1.2-Dichloro- 1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115 Chloropentafluoroethane

7. "Sludge oil" means sludge from the fuel or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators. oil filtering equipment or drip trays.

8. "Shipboard incineration" means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

9. "Shipboard incinerator" means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

10. "Ships constructed" means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.

11. "SOx Emission Control Area" means an area where the adoption of special mandatory measures for SOx emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from SOx and its attendant adverse impacts on land and sea areas. SOx Emission Control Areas shall include those listed in regulation 14 of this Annex.

12. "Tanker" means an oil tanker as defined in regulation 1(4) of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1(1) of Annex II of the present Convention.

13. "The Protocol of 1997" means the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. 1973, as amended by the Protocol of 1978 relating thereto.

REGULATION 3

General Exceptions

Regulations of this Annex shall not apply to:

(a) any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(b) any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and

(ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

REGULATION 4

Equivalents

1. The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Amex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex.

2. The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER II - SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

REGULATION 5

Surveys and Inspections

1. Every ship of 400 gross tonnage or above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

(a) an initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

(b) periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex; and

(c) a minimum of one intermediate survey during the period of validity of the certificate which shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in a single certificate validity period, and where the period of the certificate exceeds 2½ years, it shall be held within six months before or after the halfway date of the certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 of this Annex.

2. In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3. Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization*. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey.

4. The survey of engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the NOx Technical Code.

5. The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the equipment remains in all respects satisfactory for the service for which the equipment is intended. These inspections may be carried out by their own inspection service, nominated surveyors, recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

6. When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate should be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation.

7. The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

8. Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, which substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

REGULATION 6

Issue of International Air Pollution Prevention Certificate

1. An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

   (a) any ship of 400 gross tonnage or above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

*Refer to the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration adopted by the Organization by resolution A.739 (18) and Specification for the Survey and Certification Function of Recognized Organization Acting on Behalf of the Administration adopted by the Origination by resolution A.789(19).

(b) platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties to the Protocol of 1997.

2. Ships constructed before the date of entry into force of the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph (1) of this regulation no later than the first scheduled drydocking after entry into force of the Protocol of 1997, but in no case later than 3 years after entry into force of the Protocol of 1997.

3. Such certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

REGULATION 7

Issue of a Certificate by another Government

1. The Government of a Party to the Protocol of 1997 may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship in accordance with this Annex.

2. A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3. A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4. No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party to the Protocol of 1997.

REGULATION 8

Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in appendix I to this Annex. If the language used is not English, French, or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

REGULATION 9

Duration and Validity of Certificate

1. An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

2. No extension of the five-year period of validity of the International Air Pollution Prevention Certificate shall be permitted, except in accordance with paragraph (3).

3. If the ship, at the time when the International Air Pollution Prevention Certificate expires, is not in a port of the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the Administration may extend the certificate for a period of no more than 5 months. Such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. After arrival in the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the ship shall not be entitled by virtue of such extension to leave the port or State without having obtained a new International Air Pollution Prevention Certificate.

4. An International Air Pollution Prevention Certificate shall cease to be valid in any of the following circumstances:

   (a) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under regulation 5 of this Annex;

   (b) if significant alterations have taken place to the equipment, systems, fittings, arrangements or material to which this Annex applies without the express approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings with equipment or fittings that conform with the requirements of this Annex. For the purpose of regulation 13, significant alteration shall include any change or adjustment to the system, fittings, or arrangement of a diesel engine which results in the nitrogen oxide limits applied to that engine no longer being complied with; or

   (c) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall be issued only when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of regulation 5 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration of the other Party a copy of the International Air Pollution Prevention Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

REGULATION 10

Port State Control on Operational Requirements

1. A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party to the Protocol of 1997, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2. In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3. Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4. Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

REGULATION 11

Detection of Violations and Enforcement

1. Parties to this Annex shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

2. A ship to which the present Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

3. Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.

4. Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

5. A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

6. The international law concerning the prevention, reduction, and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, *mutatis mutandis*, to the rules and standards set forth in this Annex.

CHAPTER III - REQUIREMENTS FOR CONTROL OF EMISSIONS FROM SHIPS

REGULATION 12

Ozone Depleting Substances

1. Subject to the provisions of regulation 3, any deliberate emissions of ozone depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties to the Protocol of 1997.

2. New installations which contain ozone depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.

3. The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

REGULATION 13

Nitrogen Oxides (NOx)

1. (a) This regulation shall apply to:

(i) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000; and

(ii) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which undergoes a major conversion on or after 1 January 2000.

(b) This regulation does not apply to:

(i) emergency diesel engines, engines installed in lifeboats and any device or equipment intended to be used solely in case of emergency; and

(ii) engines installed on ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engines are subject to an alternative NOx control measure established by the Administration.

(c) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the Administration may allow exclusion from the application of this regulation to any diesel engine which is installed on a ship constructed, or on a ship which undergoes a major conversion, before the date of entry into force of the present Protocol, provided that the ship is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

2. (a) For the purpose of this regulation, "major conversion" means a modification of an engine where:

(i) the engine is replaced by a new engine built on or after 1 January 2000, or

(ii) any substantial modification, as defined in the NOx Technical Code, is made to the engine, or

(iii) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10%.

(b) The NOx emission resulting from modifications referred to in the sub-paragraph (a) of this paragraph shall be documented in accordance with the NOx Technical Code for approval by the Administration.

3. (a) Subject to the provision of regulation 3 of this Annex, the operation of each diesel engine to which this regulation applies is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits:

(i) 17.0g/kWh when n is less than 130 rpm

(ii) $45.0*n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2000 rpm

(iii) 9.8 &, ft when n is 2000 rpm or more

where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute).

When using fuel composed of blends from hydrocarbons derived from petroleum refining, test procedure and measurement methods shall be in accordance with the NOx Technical Code, taking into consideration the Test Cycles and Weighting Factors outlined in appendix II to this Amex.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the operation of a diesel engine is permitted when:

(i) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration in accordance with the NOx Technical Code, is applied to the engine to reduce onboard NOx emissions at least to the limits specified in sub-paragraph (a), or

(ii) any other equivalent method, approved by the Administration taking into account relevant guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce onboard NOx emissions at least to the limit specified in sub-paragraph (a) of this paragraph.

REGULATION 14

Sulphur Oxides (SOx)

General requirements

1. The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 4.5% m/m.

2. The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines to be developed by the Organization.

Requirements within SOx Emission Control Areas

3. For the purpose of this regulation, SOx Emission Control Areas shall include:

(a) the Baltic Sea area as defined in regulation 10(1)(b) of Annex I; and

(b) any other sea area, including port, areas designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of SOx Emission Control Areas with respect to the prevention of air pollution from ships contained in appendix III to this Annex.

4. While ships are within SOx Emission Control Areas, at least one of the following conditions shall be fulfilled:

(a) the sulphur content of fuel oil used on board ships in a SOx Emission Control Area does not exceed 1. 5 % m/m;

(b) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce the total emission of sulphur oxides from ships, including both auxiliary and main propulsion engines, to 6.0 g SOx/kWh or less calculated as the total weight of sulphur dioxide emission. Waste streams from the use of such equipment shall not be discharged into enclosed ports, harbours and estuaries unless it can be thoroughly documented by the ship that such waste streams have no adverse impact on the ecosystems of such enclosed ports, harbours and estuaries, based upon criteria communicated by the authorities of the port State to the Organization. The Organization shall circulate the criteria to all Parties to the Convention; or

(c) any other technological method that is verifiable and enforceable to limit SOx emissions to a level equivalent to that described in sub-paragraph (b) is applied. These methods shall be approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization.

5. The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph (1) and sub-paragraph (4)(a) of this regulation shall be documented by the supplier as required by regulation 18 of this Annex.

6. Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph (4)(a) of this regulation shall allow sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuels exceeding 1.5% m/m sulphur content prior to entry into a SOx Emission Control Area. The volume of low sulphur fuel oils (less than or equal to 1.5% sulphur content) in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-changeover operation is completed, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

7. During the first twelve months immediately following entry into force of the present Protocol, or of an amendment to the present Protocol designating a specific SOx Emission Control Area under paragraph (3)(b) of this regulation, ships entering a SOx Emission Control Area referred to in sub-paragraph (3)(a) of this regulation or designated under paragraph (3)(b) of this regulation are exempted from the requirements in paragraphs (4) and (6) of this regulation and from the requirements of paragraph (5) of this regulation insofar as they relate to sub-paragraph (4)(a) of this regulation.

REGULATION 15

Volatile Organic Compounds

1. If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from tankers are to be regulated in ports or terminals under the jurisdiction of a Party to the Protocol of 1997, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2. A Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals under its jurisdiction in which VOCs emissions are to be regulated, shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled on cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3. The Government of each Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals at which VOCs emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Government taking into account the safety standards developed by the Organization*, are provided in ports and terminals designated, and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to the ship.

4. The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by the Parties to the Protocol of 1997 to other Parties to the Protocol of 1997 and Member States of the Organization for their information.

5. All tankers which are subject to vapour emission control in accordance with the provisions of paragraph (2) of this regulation shall be provided with a vapour collection system approved by the Administration taking into account the safety standards developed by the Organization**, and shall use such system during the loading of such cargoes. Terminals which have installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept existing tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph (2).

6. This regulation shall only apply to gas carriers when the type of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board, or their safe return ashore.

REGULATION 16

Shipboard Incineration

1. Except as provided in paragraph (5), shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

2. (a) Except as provided in sub-paragraph (b) of this paragraph, each incinerator installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator shall be approved by the Administration taking into account the standard specifications for shipboard incinerators developed by the Organization***.

(b) The Administration may allow exclusion from the application of sub-paragraph (a) of this paragraph to any incinerator which is installed on board a ship before the date of entry into force of the Protocol of 1997, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

3. Nothing in this regulation affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto.

4. Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

(a) Annex I, II and III cargo residues of this convention and related contaminated packing materials;

(b) polychlorinated biphenyls (PCBs);

* Reference is made to MSC/Circ.585 on Standards for Vapour Emission Control Systems
** Reference is made to MSC/Circ.585 on Standards for Vapour Emission Control Systems
*** Reference is made to resolution MEPC 76(40) on Standard specification for shipboard incinerators.

(c) garbage, as defined in Annex V of the present Convention, containing more than traces of heavy metals; and

(d) refined petroleum products containing halogen compounds.

5. Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during the normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

6. Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates have been issued*.

7. All ships with incinerators subject to this regulation shall possess a manufacturer's operating manual, which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV to this Annex.

8. Personnel responsible for operation of any incinerator shall be trained and capable of implementing the guidance provided in the manufacturer's operating manual.

9. Monitoring of combustion flue gas outlet temperature shall be required at all times and waste shall not be fed into a continuous-feed shipboard incinerator when the temperature is below the minimum allowed temperature of 850°C. For batch-loaded shipboard incinerators, the unit shall be designed so that the temperature in the combustion chamber shall reach 600°C within 5 minutes after start-up.

10. Nothing in this regulation precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

REGULATION 17

Reception Facilities

1. The Government of each Party to the Protocol of 1997 undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

(a) needs of ships using its repair ports for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

(b) needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an approved exhaust gas cleaning system when discharge into the marine environment of these residues is not permitted under regulation 14 of this Annex;

without causing undue delay to ships, and

(c) needs in ship breaking facilities for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

*** Reference is made to resolution MEPC 76(40) on Standard specification for shipboard incinerators.

2. Each Party to the Protocol of 1997 shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

REGULATION 18

Fuel Oil Quality

1. Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

(a) except as provided in sub-paragraph (b):

(i) the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;

(ii) the fuel oil shall be free from inorganic acid;

(iii) the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste which either;

(1) jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

(2) is harmful to personnel, or

(3) contributes overall to additional air pollution; and

(b) fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:

(i) exeed the sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;

(ii) cause an engine to exceed the NOx emission limits set forth in regulation 13(3)(a) of this Annex;

(iii) contain inorganic acid; and

(iv) (1) jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

(2) is harmful to personnel, or

(3) contributes overall to additional air pollution.

2. This regulation does not apply to coal in it's solid form or nuclear fuels.

3. For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note which shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

4. The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

5. (a) The competent authority* of the Government of a Party to the Protocol of 1997 may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

(b) The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

6. The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered having regard to guidelines to be developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than twelve months from the time of delivery.

7. Parties to the Protocol of 1997 undertake ensure that appropriate authorities designated by them:

(a) maintain a register of local suppliers of fuel oil;

(b) require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;

(c) require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least 3 years for inspection and verification by the port State as necessary;

(d) take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;

(e) inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be noncompliant with the requirements of regulations 14 or 18 of this Annex; and

(f) inform the Organization for transmission to Parties to the Protocol of 1997 of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

8. In connection with port State inspections carried out by Parties to the Protocol of 1997, the Parties further undertake to:

(a) inform the Party or non-Party under whose jurisdiction bunker delivery note was issued of cases of delivery of noncompliant fuel oil, giving all relevant information; and

(b) ensure that remedial action as appropriate is taken to bring noncompliant fuel oil discovered into compliance.

*Reference is made to Resolution A.787 (19) on Procedures for port State control.

REGULATION 19

Requirements for Platforms and Drilling Rigs

1. Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this regulation, fixed and floating platforms and drilling rigs shall comply with the requirements of this Annex.

2. Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

   (a) emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;

   (b) the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

   (c) emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and

   (d) emissions from diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

3. The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons, which are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

APPENDIX I

Form of IAPP Certificate
(Regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified of the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

....
(full designation of the country)

by..
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO number	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship: ❑ tanker
❑ ships other than a tanker

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and

2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This certificate is valid until..
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at..
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed..
(Signature of duly authorized official)

Place..

Date..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed..
(Signature of duly authorized official)

Place..

Date..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed..
(Signature of duly authorized official)

Place..

Date..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed..
(Signature of duly authorized official)

Place..

Date..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

In respect of the provisions of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

2 If the language of the original Record is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

3 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.

4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship..

1.2 Distinctive number or letters..

1.3 IMO number..

1.4 Port of registry..

1.5 Gross tonnage...

1.6 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction....

1.7 Date of commencement of major engine conversion (if applicable)(regulation13): ....

2 Control of emissions from ships

2.1 Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 The following fire extinguishing systems and equipment containing halons may continue in service: .... ❑

System Equipment	Location on board

2.1.2 The following systems and equipment containing CFCs may continue in service: .... ❑

System Equipment	Location on board

2.1.3 The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service: .... ❑

System Equipment	Location on board

2.2 Nitrogen oxides (Nox) (regulation 13)

2.2.1 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the Nox Technical Code: .... ❑

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.2 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the Nox Technical Code: .... ❑

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.3 The following diesel engines with a power output greater than 130 kW and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, or with a power output greater than 130 kW and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, are fitted with an exhaust gas cleaning system or other equivalent methods in accordance with regulation 13(3). and the Nox Technical Code:.. ❑

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.4 The following diesel engines from 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3 above are fitted with Nox emission monitoring and recording devices in accordance with the Nox Technical Code:... ❑

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.3 Sulphur oxides (Sox) (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates within an SOx Emission Control Area specified in regulation 14(3), the ship uses:

1. fuel oil with a sulphur content that does not exceed 1.5% m/m as documented by bunker delivery notes; or ....❑

2. an approved exhaust gas cleaning system to reduce SOx emissions below 6.0g SOx/kWh; or ....❑

3. other approved technology to reduce SOx emissions below 6.0g SOx/kWh..❑

2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ. 585...❑

2.5 The ship has an incinerator:

1. which complies with resolution MEPC 76(40) as amended.................................❑

2. installed before 1 January 2000 which does not comply with resolution MEPC 76(40) as amended..❑

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at..
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue)

....
(signature of duly authorized official issuing the record)

Seal or Stamp
of the authority,
as appropriate

APPENDIX II

TEST CYCLES AND WEIGHTING FACTORS
(Regulation 13)

The following test cycles and weighting factors should be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the NO_x limits in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the NO_x Technical Code.

1. For constant speed marine engines for ship main propulsion, including diesel electric drive, test cycle E2 should be applied.
2. For variable pitch propeller sets test cycle E2 should be applied.
3. For propeller law operated main and propeller law operated auxiliary engines the test cycle E3 should be applied.
4. For constant speed auxiliary engines test cycle D2 should be applied.
5. For variable speed, variable load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 should be applied.

Test cycle for "Constant Speed Main Propulsion" Application
(incl. Diesel Electric Drive or Variable Pitch Propeller Installations)

Test cycle type E2	Speed	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Propeller Law operated Main and Propeller Law operated Auxiliary Engine" Application

Test cycle type E3	Speed	100%	91%	80%	63%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Constant Speed Auxiliary Engine" Application

Test cycle type D2	Speed	100%	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%	10%
	Weighting Factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for "Variable Speed and Load Auxiliary Engine" Application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	10%
	Weighting Factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

APPENDIX III

CRITERIA AND PROCEDURES FOR DESIGNATION OF SOx EMISSION CONTROL AREAS (Regulation 14)

1 OBJECTIVES

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures for the designation of SOx Emission Control Areas. The objective of SOx Emission Control Areas is to prevent, reduce, and control air pollution from SOx emissions from ships and their attendant adverse impacts on land and sea areas.

1.2 A SOx Emission Control Area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce, and control air pollution from SOx emissions from ships.

2 PROPOSAL CRITERIA FOR DESIGNATION OF A SOx EMISSION CONTROL AREA

2.1 A proposal to the Organization for designation of a SOx Emission Control Area may be submitted only by contracting States to the Protocol of 1997. Where two or more contracting States have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 The proposal shall include:

1. a clear delineation of the proposed area of application of controls on SOx emissions from ships, along with a reference chart on which the area is marked;

2. a description of the land and sea areas at risk from the impacts of ship SOx emissions;

3. an assessment that SOx emissions from ships operating in the proposed area of application of the SOx emission controls are contributing to air pollution from SOx, including SOx deposition, and their attendant adverse impacts on the land and sea areas under consideration. Such assessment shall include a description of the impacts of SOx emissions on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used, shall be identified.

4. relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application of the SOx emission controls and the land and sea areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that may lead to an increased probability of higher localized air pollution or levels of acidification;

5. the nature of the ship traffic in the proposed SOx Emission Control Area, including the patterns and density of such traffic; and

6. a description of the control measures taken by the proposing contracting State or contracting States addressing land-based sources of SOx emission affecting the area at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulation 14 of Annex VI of the present Convention.

2.3 The geographical limits of an SOx Emission Control Area will be based on the relevant criteria outlined above, including SOx emission and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

2.4 A proposal to designate a given area as an SOx Emission Control Area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 PROCEDURES FOR THE ASSESSMENT AND ADOPTION OF SOx EMISSION CONTROL AREAS BY THE ORGANIZATION

3.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a contracting State or contracting States.

3.2 A SOx Emission Control Area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

3.3 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria which are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 2 above, and the relative costs of reducing sulphur depositions from ships when compared with land-based controls. The economic impacts on shipping engaged in international trade should also be taken into account.

4 OPERATION OF SOx EMISSION CONTROL AREAS

4.1 Parties which have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

APPENDIX IV

TYPE APPROVAL AND OPERATING LIMITS FOR SHIPBOARD INCINERATORS (Regulation 16)

1. Ships incinerators described in regulation 16(2) on board shall possess an IMO type approval certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16(2). Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph (2) of this appendix:

Sludge Oil Consisting of:	75% SLUDGE OIL FROM HFO; 5% WASTE LUBRICATING OIL; and 20% EMULSIFIED WATER.
Solid Waste consisting of:	50% Food Waste 50% Rubbish Containing Approx.30% Paper, " 40% Cardboard, " 10% Rags, " 20% Plastic The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

2. Incinerators described in regulation 16(2) shall operate within the following limits:

O2 in Combustion Chamber:	6 -12 %
CO in Flue Gas Maximum Average:	200 mg/MJ
Soot Number Maximum Average:	BACHARACH 3 or RINGELMAN 1 (20% opacity) (A higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned Components in Ash Residues:	Maximum 10% by Weight
Combustion Chamber Flue Gas Outlet Temperature Range:	850 - 1200 degrees Celsius

APPENDIX V

INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE BUNKER DELIVERY NOTE

(Regulation 18(3))

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address, and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity in metric tons

Density at 15°C, kg/m3*

Sulphur content (%m/m)**

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 14 (1) or (4)(a) and regulation 18(1) of this Annex.

***

*Fuel oil should be tested in accordance with ISO 3675

**Fuel oil should be tested in accordance with ISO 8754

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1997 ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ 1973, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1978 ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΗ

ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ,

ΤΑ ΟΠΟΙΑ είναι Μέρη του Πρωτοκόλλου του 1978 που σχετίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη για πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης του αέρα από πλοία,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ την Αρχή 15 της Δήλωσης του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη η οποία απαιτεί την εφαρμογή μιας προσέγγισης πρόληψης,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι αυτός ο σκοπός θα μπορούσε να επιτευχθεί καλύτερα με την εισαγωγή ενός Πρωτοκόλλου έτους 1997, που τροποποιεί τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ ως ακολούθως:

Άρθρο 1
Όργανο που τροποποιείται

Το όργανο το οποίο το παρόν Πρωτόκολλο τροποποιεί είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή (εφεξής αναφερθείσα ως η "Σύμβαση").

Άρθρο 2
Προσθήκη Παραρτήματος VI στη Σύμβαση

Προστίθεται Παράρτημα VI που τιτλοφορείται Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης του αέρα από Πλοία, το κείμενο του οποίου παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 3
Γενικές ευθύνες

1. Η Σύμβαση και το παρόν Πρωτόκολλο, μεταξύ των Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο, θα ερμηνεύονται και θα μεταφράζονται από κοινού ως ένα και μοναδικό όργανο.

2. Οποιαδήποτε αναφορά στο παρόν Πρωτόκολλο συνιστά ταυτόχρονα αναφορά στο Παράρτημα αυτού.

Άρθρο 4
Διαδικασία τροποποίησης

Εφαρμόζοντας το Άρθρο 16 της Σύμβασης σε μια τροποποίηση του Παραρτήματος VI και των προσαρτημάτων του, η αναφορά σε "ένα Μέρος στη Σύμβαση" θα ερμηνεύεται ότι σημαίνει την αναφορά σε ένα Μέρος που δεσμεύεται από εκείνο το Παράρτημα.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 5
Υπογραφή, κύρωση, αποδοχή, έγκριση και προσχώρηση

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοικτό για υπογραφή στα Γραφεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (εφεξής αναφερόμενος ως ο "Οργανισμός") από την 1η Ιανουαρίου 1998 μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1998 και ακολούθως παραμένει ανοικτό για προσχώρηση. Μόνο Συμβαλλόμενα Κράτη στο Πρωτόκολλο έτους 1978, που σχετίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973 (εφεξής αναφερόμενο ως "Πρωτόκολλο έτους 1978"), μπορούν να γίνουν Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο με:

(α) υπογραφή χωρίς επιφύλαξη ως προς την κύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή

(β) υπογραφή, με την επιφύλαξη κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης, ακολουθούμενη από κύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή

(γ) προσχώρηση.

2. Η κύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα έχει ισχύ με την κατάθεση του σχετικού οργάνου επικυρώσεως στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού (εφεξής αναφερόμενος ως ο "Γενικός Γραμματέας").

Άρθρο 6
Θέση σε ισχύ

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία όχι λιγότερα από δεκαπέντε Κράτη, που συνολικά κατέχουν εμπορικούς στόλους, οι οποίοι συνιστούν όχι λιγότερο από το 50% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε ολική χωρητικότητα, αποτελέσουν Μέρη σε αυτό σύμφωνα με το Άρθρο 5 του παρόντος Πρωτοκόλλου.

2. Οποιοδήποτε όργανο κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, που κατατέθηκε μετά την ημερομηνία κατά την οποία το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ, θα ενεργοποιείται τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης.

3. Μετά την ημερομηνία κατά την οποία μια τροποποίηση στο παρόν Πρωτόκολλο θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή σύμφωνα με το Άρθρο 16 της Σύμβασης, οποιοδήποτε όργανο κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που κατατέθηκε θα έχει εφαρμογή στο παρόν Πρωτόκολλο όπως τροποποιήθηκε.

Άρθρο 7
Καταγγελία

1. Το παρόν Πρωτόκολλο μπορεί να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Μέρος στο παρόν Πρωτόκολλο οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε ετών από την ημερομηνία κατά την οποία το Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ για αυτό το Μέρος.

2. Η καταγγελία ενεργοποιείται με την κατάθεση του σχετικού οργάνου καταγγελίας στον Γενικό Γραμματέα.

3. Μια καταγγελία θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά τη λήψη της ανακοίνωσης από τον Γενικό Γραμματέα ή μετά την παρέλευση οποιασδήποτε άλλης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που πιθανόν να δηλώνεται στην ανακοίνωση.

4. Μια καταγγελία του Πρωτοκόλλου έτους 1978, σύμφωνα με το Άρθρο VII αυτού, θα θεωρείται ότι περιλαμβάνει καταγγελία του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με αυτό το άρθρο. Τέτοια καταγγελία θα έχει ισχύ την ημερομηνία κατά την οποία εφαρμόζεται η καταγγελία του Πρωτοκόλλου έτους 1978, σύμφωνα με το Άρθρο VII εκείνου του Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 8
Θεματοφύλακας

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού (εφεξής αναφερόμενος ως ο "Θεματοφύλακας").

2. Ο θεματοφύλακας θα:

(α) πληροφορεί όλα τα Κράτη τα οποία έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο ή έχουν προσχωρήσει σε αυτό για:

(i) κάθε νέα υπογραφή ή κατάθεση οργάνου κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, καθώς και την ημερομηνία που η καταγγελία αυτή τίθεται σε εφαρμογή,

(ii) την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου,

(iii) την κατάθεση οποιουδήποτε οργάνου καταγγελίας του παρόντος Πρωτοκόλλου, καθώς και την ημερομηνία κατά την οποία λήφθηκε και την ημερομηνία κατά την οποία εφαρμόζεται.

(β) διανέμει επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα του παρόντος Πρωτοκόλλου σε όλα τα Κράτη τα οποία έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο ή έχουν προσχωρήσει σε αυτό.

3. Με τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, ένα επικυρωμένο ακριβές αντίγραφο αυτού θα διαβιβασθεί από τον Θεματοφύλακα στον Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για απογραφή και δημοσίευση σύμφωνα με το Άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρο 9
Γλώσσες

Το παρόν Πρωτόκολλο συντάχθηκε σε ένα αντίγραφο στην αραβική, κινεζική, αγγλική, γαλλική, ρωσική και ισπανική, τα κείμενα των οποίων είναι εξίσου αυθεντικά.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι υπογράφοντες, αρμοδίως εξουσιοδοτημένοι από τις οικείες Κυβερνήσεις τους προς το σκοπό αυτόν, υπέγραψαν* το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ την εικοστή έκτη ημέρα του Σεπτεμβρίου του χιλιοστού εννιακοσιοστού ενενηκοστού εβδόμου έτους.

** Οι υπογραφές παραλείφθηκαν.*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Προσθήκη Παραρτήματος VI στη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία έτους 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο έτους 1978 που σχετίζεται με αυτή.

Προστίθεται νέο Παράρτημα VI μετά το υπάρχον Παράρτημα V ως ακολούθως:

"Παράρτημα VI

Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης
του Αέρα από Πλοία

Κεφάλαιο Ι - Γενικά

Κανονισμός 1
Εφαρμογή

Οι διατάξεις αυτού του Παραρτήματος θα εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία, εκτός από τις περιπτώσεις που ρητά ορίζεται διαφορετικά στους κανονισμούς 3, 5, 6, 13, 15, 18 και 19 αυτού του Παραρτήματος.

Κανονισμός 2
Ορισμοί

Για το σκοπό αυτού του Παραρτήματος:

(1) "Παρεμφερές στάδιο κατασκευής" σημαίνει το στάδιο στο οποίο:

(α) αρχίζει η κατασκευή του συγκεκριμένου πλοίου, και

(β) άρχισε η συναρμολόγηση αυτού του πλοίου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον 50 τόνους ή το ένα τοις εκατό της εκτιμούμενης μάζας όλου του υλικού κατασκευής, οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

(2) "Συνεχής τροφοδότηση" ορίζεται ως η διεργασία με την οποία κατάλοιπα τροφοδοτούνται μέσα σε έναν κλίβανο καύσης χωρίς ανθρώπινη βοήθεια, ενώ ο αποτεφρωτήρας έχει, σε κανονικές συνθήκες λειτουργίας, θερμοκρασία λειτουργίας στον κλίβανο καύσης μεταξύ 850 και 1.200 βαθμών Κελσίου.

(3) "Εκπομπή" σημαίνει οποιαδήποτε απελευθέρωση ουσιών, που υπόκειται σε έλεγχο από αυτό το Παράρτημα από πλοία, στον αέρα ή στη θάλασσα.

(4) "Νέες εγκαταστάσεις", σχετικά με τον κανονισμό 12 αυτού του Παραρτήματος, σημαίνει την εγκατάσταση συστημάτων, εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων νέων φορητών μονάδων πυρόσβεσης, μόνωσης ή άλλο υλικό πάνω στο πλοίο μετά την ημερομηνία κατά την οποία το Παράρτημα αυτό τίθεται σε ισχύ, αλλά εξαιρείται η επισκευή ή αναγόμωση προηγούμενα εγκατεστημένων συστημάτων, μόνωσης ή άλλου υλικού ή η αναγόμωση φορητών μονάδων πυρόσβεσης.

(5) "Τεχνικός Κώδικας Nox" σημαίνει τον Τεχνικό Κώδικα για τον Έλεγχο Εκπομπών Οξειδίων του Αζώτου από Ναυτικές Μηχανές Diesel, που υιοθετήθηκε με την απόφαση 2 της Διάσκεψης, όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι τέτοιες τροποποιήσεις υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Σύμβασης, αναφορικά με διαδικασίες τροποποίησης που έχουν εφαρμογή σε προσάρτημα ενός Παραρτήματος.

(6) "Ουσίες που καταστρέφουν το όζον" σημαίνει ελεγχόμενες ουσίες που ορίζονται στην παράγραφο 4 του Άρθρου 1 του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ για τις Ουσίες που Καταστρέφουν το Στρώμα του Όζοντος του 1987, που περιλαμβάνονται στα Παραρτήματα Α, Β, Γ ή Ε του αναφερόμενου Πρωτοκόλλου σε ισχύ κατά το χρόνο εφαρμογής ή ερμηνείας αυτού του Παραρτήματος.

"Στις ουσίες που καταστρέφουν το όζον", οι οποίες μπορεί να βρεθούν πάνω στο πλοίο, περιλαμβάνονται, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές:

Halon 1211	Βρωμοχλωροδίφθορομεθάνιο
Halon 1301	Βρωμοτρίφθορομεθάνιο
Halon 2402	1,2-Δίβρωμο-1,1,2,2-τετραφθοροαιθάνιο (γνωστό επίσης ως Χάλον 114Β2)
CFC-11	Τρίχλωροδίφθορομεθάνιο
CFC-12	Δίχλωροδίφθορομεθάνιο
CFC-113	1,1,2-Τρίχλωρο-1,2,2-τρίφθοροαιθάνιο
CFC-114	1,2-Δίχλωρο-1,1,2,2-τετράφθοροαιθάνιο
CFC-115	Χλωροπεντάφθοροαιθάνιο.

(7) "Βαρέα κατάλοιπα καυσίμου πετρελαίου" σημαίνουν βαρέα κατάλοιπα από τους διαχωριστήρες καυσίμου πετρελαίου ή λιπαντελαίου, άχρηστα λιπαντέλαια από τα κύρια ή βοηθητικά μηχανήματα και συναφή εξοπλισμό μηχανοστασίου ή άχρηστα πετρελαιοειδή από τους διαχωριστήρες νερών υδροσυλλεκτών, εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου ή δοχείων συγκέντρωσης διαρροών.

(8) "Αποτέφρωση πάνω στο πλοίο" σημαίνει την αποτέφρωση καταλοίπων ή άλλων υλικών πάνω στο πλοίο, εάν τέτοια κατάλοιπα ή άλλα υλικά έχουν παραχθεί κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας αυτού του πλοίου.

(9) "Αποτεφρωτήρας πλοίου" σημαίνει μια εγκατάσταση πάνω στο πλοίο που έχει σχεδιασθεί με πρωταρχικό σκοπό την αποτέφρωση.

(10) "Κατασκευασμένα πλοία" σημαίνει πλοία οι τρόπιδες των οποίων τέθηκαν ή τα οποία είναι σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής.

(11) "Περιοχή ελέγχου εκπομπών SOx" σημαίνει μια περιοχή όπου η υιοθέτηση ειδικών υποχρεωτικών μέτρων για εκπομπές SOx από πλοία απαιτείται για έλεγχο, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του αέρα από SOx και των επιβλαβών συνεπειών του που παρατηρούνται σε περιοχές ξηράς και θαλάσσης. Οι περιοχές ελέγχου εκπομπών SOx θα περιλαμβάνουν αυτές που αναφέρονται στον κανονισμό 14 αυτού του Παραρτήματος.

(12) "Δεξαμενόπλοιο" σημαίνει πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στον κανονισμό 1(4) του Παραρτήματος Ι ή ένα χημικό δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στον κανονισμό 1(1) του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσας Σύμβασης.

(13) "Πρωτόκολλο έτους 1997" σημαίνει το Πρωτόκολλο του 1997 που τροποποιεί τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο έτους 1978 που σχετίζεται με αυτή.

Κανονισμός 3
Γενικές εξαιρέσεις

Οι κανονισμοί αυτού του Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζονται σε:

(α) οποιαδήποτε εκπομπή που είναι αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή για τη διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,

(β) οποιαδήποτε εκπομπή που προέρχεται από βλάβη στο πλοίο ή του εξοπλισμού του:

(i) με την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από τη βλάβη ή την ανακάλυψη της εκπομπής για την εξουδετέρωση ή την ελαχιστοποίηση αυτής, και

(ii) εκτός και αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε είτε με πρόθεση να προκαλέσει βλάβη είτε με αμέλεια και με επίγνωση ότι η βλάβη θα μπορούσε να προκληθεί.

Κανονισμός 4
Ισοδυναμίες

(1) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εγκατάσταση σε πλοίο κάθε εξαρτήματος, υλικού, μέσου ή συσκευής ως εναλλακτικού εκείνου που απαιτείται από αυτό το Παράρτημα, αν αυτό το εξάρτημα, υλικό, μέσο ή συσκευή είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικό όσο εκείνο που απαιτείται από αυτό το Παράρτημα.

(2) Η Αρχή η οποία επιτρέπει ένα εξάρτημα, υλικό, μέσο ή συσκευή ως εναλλακτικό εκείνου που απαιτείται από αυτό το Παράρτημα, θα διαβιβάζει στον Οργανισμό λεπτομερή στοιχεία αυτού για γνωστοποίηση στα Μέρη της παρούσας Σύμβασης, για ενημέρωση των Μερών και τις οποιεσδήποτε απαραίτητες ενέργειες.

Κεφάλαιο ΙΙ - Επιθεωρήσεις, πιστοποίηση και μέσα ελέγχου

Κανονισμός 5
Επιθεωρήσεις και έλεγχοι

(1) Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 τόνων και άνω και κάθε μόνιμη και πλωτή εγκατάσταση εξόρυξης πετρελαίου και άλλες πλατφόρμες θα υπόκεινται στις επιθεωρήσεις που προσδιορίζονται κατωτέρω:

(α) Αρχική επιθεώρηση, πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί για πρώτη φορά το πιστοποιητικό που απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό 6 αυτού του Παραρτήματος.

Η επιθεώρηση αυτή θα είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις και υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

(β) περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή, τα οποία όμως δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, οι οποίες θα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις και υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

(γ) τουλάχιστον μια ενδιάμεση επιθεώρηση κατά την διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού, η οποία θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός και οι διατάξεις συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοζόμενες διατάξεις αυτού του Παραρτήματος και είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Σε περιπτώσεις όπου μόνο μια τέτοια επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού και όπου η διάρκεια του Πιστοποιητικού υπερβαίνει τα 2,5 έτη, αυτή θα πραγματοποιείται μέσα σε χρονικό διάστημα έξι μηνών πριν ή μετά την ημερομηνία του μέσου της περιόδου ισχύος του Πιστοποιητικού. Τέτοιες ενδιάμεσες επιθεωρήσεις θα πρέπει να οπισθογραφούνται στο Πιστοποιητικό που εκδίδε-

ται σύμφωνα με τον κανονισμό 6 αυτού του Παραρτήματος.

(2) Στις περιπτώσεις πλοίων με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 400, η Αρχή μπορεί να λάβει κατάλληλα μέτρα με σκοπό να διασφαλίζεται ότι αυτά συμμορφώνονται με τις εφαρμοζόμενες διατάξεις αυτού του Παραρτήματος.

(3) Επιθεωρήσεις πλοίων σε ό,τι αφορά στην εφαρμογή των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος θα πρέπει να διενεργούνται από αρμόδια όργανα της Αρχής. Η Αρχή όμως μπορεί να εμπιστευθεί τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές ορισθέντες για το σκοπό αυτόν είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν. Τέτοιοι οργανισμοί θα συμμορφώνονται με τις οδηγίες που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό.* Σε κάθε περίπτωση η ενδιαφερόμενη Αρχή θα εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης.

(4) Η επιθεώρηση μηχανών και εξοπλισμού για συμμόρφωση με τον κανονισμό 13 αυτού του Παραρτήματος θα διενεργείται σύμφωνα με τον Τεχνικό Κώδικα NOx.

(5) Η Αρχή θα θεσπίζει διατάξεις για έκτακτες επιθεωρήσεις που πρέπει να διενεργούνται κατά τη διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού. Τέτοιες επιθεωρήσεις θα διασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός θα παραμένει από κάθε άποψη σε ικανοποιητική κατάσταση για τη λειτουργία που προορίζεται. Αυτές οι επιθεωρήσεις μπορούν να διενεργούνται από κρατικές υπηρεσίες ελέγχου, διορισμένους επιθεωρητές, αναγνωρισμένους οργανισμούς ή από άλλα Μέρη κατόπιν αιτήσεως της Αρχής. Όπου η Αρχή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (1) αυτού του κανονισμού, καθιερώνει υποχρεωτικές ετήσιες επιθεωρήσεις, οι παραπάνω έκτακτοι έλεγχοι δεν θα είναι υποχρεωτικοί.

(6) Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι η κατάσταση του εξοπλισμού δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά με τα στοιχεία του πιστοποιητικού, θα διασφαλίζουν ότι λήφθηκαν ενέργειες αποκατάστασης και θα ενημερώνουν στον κατάλληλο χρόνο την Αρχή. Αν οι ενέργειες για την αποκατάσταση δεν γίνουν, το Πιστοποιητικό θα πρέπει να αποσύρεται από την Αρχή. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι άλλου Μέρους, θα πρέπει να ενημερωθούν αμέσως οι αρμόδιες Αρχές του Κράτους του λιμένα. Όταν αξιωματούχος της Αρχής, διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχουν ενημερώσει τις αρμόδιες Αρχές του Κράτους του λιμένα, η ενδιαφερόμενη Κυβέρνηση του Κράτους του λιμένα θα παρέχει στον αξιωματούχο αυτόν επιθεωρητή ή οργανισμό κάθε αναγκαία βοήθεια για να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό.

(7) Ο εξοπλισμός θα πρέπει να συντηρείται ώστε να συμμορφώνεται με τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος και δεν θα πρέπει να γίνονται αλλαγές στον εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά που καλύπτονται από την επιθεώρηση, χωρίς την κατ' επείγουσα έγκριση της Αρχής. Επιτρέπεται η άμεση αντικατάσταση τέτοιου εξοπλισμού και εξαρτημάτων με εξοπλισμό και εξαρτήματα που συμμορφώνονται με τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος.

(8) Οποτεδήποτε συμβεί ατύχημα σε ένα πλοίο ή διαπιστωθεί βλάβη, η οποία επιδρά σημαντικά στην αποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του που καλύπτεται από αυτό το Παράρτημα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης του πλοίου θα αναφέρει με την πρώτη ευκαιρία στην Αρχή, στον διορισμένο επιθεωρητή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό που είναι υπεύθυνος για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού.

Κανονισμός 6
Έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα

(1) Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα θα εκδίδεται μετά την επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 5 αυτού του Παραρτήματος σε:

(α) κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 και άνω το οποίο εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Μερών και

(β) πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου οι οποίες εκτελούν ταξίδια σε ύδατα που βρίσκονται στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία άλλων Μερών στο Πρωτόκολλο έτους 1997.

(2) Πλοία που κατασκευάσθηκαν πριν τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου έτους 1997 θα εφοδιάζονται με Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα σύμφωνα με την παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού όχι αργότερα από την πρώτη προγραμματισμένη επιθεώρηση στην ξηρά μετά τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου έτους 1997, αλλά σε καμία περίπτωση μετά την πάροδο τριών ετών από τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου έτους 1997.

(3) Ένα τέτοιο πιστοποιητικό θα εκδίδεται είτε από την Αρχή είτε από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτήν. Σε κάθε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

Κανονισμός 7
Έκδοση ενός Πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση

(1) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους στο Πρωτόκολλο έτους 1997 δύναται, ύστερα από αίτηση της Αρχής, να ενεργήσει για να επιθεωρηθεί ένα πλοίο και αν ικανοποιηθεί ότι πληρούνται οι διατάξεις αυτού του Παραρτήματος, να εκδίδει ή εξουσιοδοτεί την έκδοση ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα στο πλοίο σύμφωνα με αυτό το Παράρτημα.

(2) Ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού και ένα αντίγραφο της έκθεσης της επιθεώρησης θα διαβιβάζονται το συντομότερο δυνατόν στην Αρχή που τα ζήτησε.

(3) Ένα Πιστοποιητικό που εκδόθηκε με αυτόν τον τρόπο θα περιέχει δήλωση ότι αυτό εκδόθηκε μετά από αίτημα της Αρχής και αυτό θα έχει την ίδια ισχύ και θα τυγχάνει της ίδιας αναγνώρισης όπως ένα Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 6 αυτού του Παραρτήματος.

(4) Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα δεν θα εκδίδεται σε πλοίο, το οποίο φέρει τη σημαία ενός Κράτους που δεν είναι Μέρος στο Πρωτόκολλο έτους 1997.

Κανονισμός 8
Τύπος Πιστοποιητικού

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέ-

** Αναφέρεται στις Οδηγίες για την εξουσιοδότηση οργανισμών που δρουν για λογαριασμό της Αρχής, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α.739(18) και στις Προδιαγραφές για αρμοδιότητες επιθεώρησης και πιστοποίησης αναγνωρισμένων οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α.789(19).*

ρα θα συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα της χώρας που το εκδίδει σε τύπο που ανταποκρίνεται στο υπόδειγμα που δίδεται στο προσάρτημα Ι αυτού του Παραρτήματος. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ούτε η Αγγλική ούτε η Γαλλική ή η Ισπανική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μια από αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός 9
Διάρκεια και εγκυρότητα Πιστοποιητικού

(1) Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα θα εκδίδεται για περίοδο που καθορίζεται από την Αρχή, η οποία δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία έκδοσης.

(2) Καμία παράταση της περιόδου εγκυρότητας των πέντε ετών του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα δεν θα επιτρέπεται, εκτός αν είναι σύμφωνη με την παράγραφο (3).

(3) Εάν το πλοίο, κατά το χρόνο που λήγει το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα, δεν βρίσκεται σε λιμάνι του Κράτους του οποίου τη σημαία φέρει ή στο οποίο θα πρέπει να επιθεωρηθεί, η Αρχή μπορεί να παρατείνει το πιστοποιητικό για μια περίοδο όχι μεγαλύτερη των πέντε μηνών.

Τέτοια παράταση μπορεί να χορηγείται μόνο με σκοπό να επιτρέψει στο πλοίο να συμπληρώσει το ταξίδι του στο Κράτος του οποίου τη σημαία φέρει ή στο οποίο πρέπει να επιθεωρηθεί και έπειτα μόνο σε περιπτώσεις όπου καθίσταται απαραίτητο και λογικό να γίνει έτσι. Μετά την άφιξη στο Κράτος του οποίου τη σημαία φέρει ή στο οποίο πρέπει να επιθεωρηθεί, το πλοίο δεν θα δικαιούται απόπλου από το λιμάνι ή το Κράτος δυνάμει της παράτασης αυτής, χωρίς να έχει αποκτήσει ένα νέο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα.

(4) Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα θα παύσει να ισχύει σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) εάν οι επιθεωρήσεις και έλεγχοι δεν διενεργούνται εντός των περιόδων που περιγράφονται σύμφωνα με τον κανονισμό 5 αυτού του Παραρτήματος.

(β) εάν έγιναν σημαντικές αλλαγές στον εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά στα οποία εφαρμόζεται το Παράρτημα αυτό χωρίς την κατ' επείγουσα έγκριση της Αρχής, εκτός από την άμεση αντικατάσταση τέτοιου εξοπλισμού ή εξαρτημάτων με εξοπλισμό ή εξαρτήματα που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος. Για την εφαρμογή του κανονισμού 13, σημαντική μετατροπή θα περιλαμβάνει οποιαδήποτε αλλαγή ή ρύθμιση σε σύστημα, εξαρτήματα ή διάταξη μιας μηχανής diesel, η οποία έχει ως αποτέλεσμα να μην συμμορφώνεται πλέον με τα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που εφαρμόζονται σε αυτή τη μηχανή, ή

(γ) κατά τη μεταφορά ενός πλοίου στη σημαία άλλου Κράτους. Ένα νέο πιστοποιητικό θα εκδίδεται μόνο όταν η Κυβέρνηση που εκδίδει το νέο πιστοποιητικό ικανοποιείται πλήρως ότι το πλοίο είναι σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού 5 αυτού του Παραρτήματος. Στην περίπτωση μεταφοράς μεταξύ Μερών, εάν αιτηθεί εντός τριών μηνών αφού έχει γίνει η μεταφορά, η Κυβέρνηση του Κράτους του οποίου έφερε προηγούμενα το πλοίο, θα διαβιβάσει, το συντομότερο δυνατό, στην Αρχή του άλλου Μέρους ένα αντίγραφο του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα, που έφερε το πλοίο πριν από την αλλαγή και εάν είναι διαθέσιμα, αντίγραφα των σχετικών εκθέσεων επιθεωρήσεως.

Κανονισμός 10
Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα σε λειτουργικές απαιτήσεις

(1) Ένα πλοίο, όταν βρίσκεται σε ένα λιμάνι ή τερματικό σταθμό πέραν της ακτής που ανήκει στη δικαιοδοσία άλλου Μέρους στο Πρωτόκολλο έτους 1997, υπόκειται σε επιθεωρήσεις από αξιωματούχους αρμοδίως εξουσιοδοτημένους από ένα τέτοιο Μέρος αναφορικά με λειτουργικές απαιτήσεις σύμφωνα με το Παράρτημα αυτό, όταν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις για να πιστεύεται ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με ουσιαστικές διαδικασίες πάνω στο πλοίο σχετικά με την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία.

(2) Στις περιπτώσεις που παρατίθενται στην παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού, το Μέρος θα λαμβάνει εκείνα τα μέτρα που θα διασφαλίζουν ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει έως ότου η κατάσταση επανέλθει σε τάξη σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

(3) Οι διαδικασίες σχετικά με τον έλεγχο του Κράτους του λιμένα που περιγράφονται στο άρθρο 5 της παρούσας Σύμβασης θα έχουν εφαρμογή σε αυτόν τον κανονισμό.

(4) Τίποτα σε αυτόν τον κανονισμό δεν θα ερμηνεύεται ότι περιορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός Μέρους που διενεργεί έλεγχο επί των λειτουργικών απαιτήσεων που ειδικότερα προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση.

Κανονισμός 11
Διαπίστωση παραβάσεων και εφαρμογή

(1) Τα Μέρη της Σύμβασης θα συνεργάζονται στη διαπίστωση παραβάσεων και την εφαρμογή των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος, χρησιμοποιώντας όλα τα κατάλληλα και πρακτικά μέτρα διαπίστωσης και περιβαλλοντικής παρακολούθησης, κατάλληλες διαδικασίες για την αναφορά περιστατικών και τη συγκέντρωση αποδείξεων.

(2) Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση σε κάθε λιμάνι ή τερματικό σταθμό πέραν της ξηράς ενός Μέρους, μπορεί να επιθεωρηθεί από αξιωματούχους που διορίζονται ή εξουσιοδοτούνται από αυτό το Κράτος με σκοπό να διαπιστώνεται εάν το πλοίο έχει απορρίψει οποιαδήποτε από τις ουσίες που καλύπτονται από αυτό το Παράρτημα, κατά παράβαση των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος. Εάν από την επιθεώρηση προκύπτουν ενδείξεις παραβίασης αυτού του Παραρτήματος, θα προωθείται αναφορά προς την Αρχή για τις ενδεικνυόμενες ενέργειες.

(3) Κάθε Μέρος θα παρέχει στην Αρχή αποδείξεις, εάν υπάρχουν, ότι το πλοίο έχει εκπέμψει οποιαδήποτε από τις ουσίες που καλύπτονται από αυτό το Παράρτημα κατά παράβαση των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος. Εάν είναι πρακτικά δυνατόν, η αρμόδια Αρχή του ως άνω αναφερόμενου Μέρους θα ενημερώνει τον πλοίαρχο του πλοίου για την παράβαση που του αποδίδεται.

(4) Μετά τη λήψη τέτοιων αποδείξεων, η Αρχή που ενημερώθηκε με τον τρόπο αυτόν θα ερευνήσει το γεγονός και μπορεί να ζητήσει από το άλλο Μέρος περισσότερες ή καλύτερες αποδείξεις για την παράβαση που αποδίδεται. Εάν η Αρχή ικανοποιηθεί ότι επαρκείς αποδείξεις είναι διαθέσιμες για να κινηθεί διαδικασία σχετικά με την κατηγορία για παράβαση, θα κινήσει αυτήν τη διαδικασία

σύμφωνα με τους νόμους της το συντομότερο δυνατόν. Η Αρχή θα ενημερώσει άμεσα το Μέρος που έχει αναφέρει την παράβαση, καθώς επίσης και τον Οργανισμό για τις ενέργειές της.

(5) Ένα Μέρος μπορεί επίσης να επιθεωρήσει ένα πλοίο στο οποίο η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται, όταν αυτό εισέρχεται σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ξηράς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία του Μέρους, εάν ληφθεί αίτημα για διερεύνηση από οποιοδήποτε Μέρος, μαζί με επαρκείς αποδείξεις ότι το πλοίο έχει εκπέμψει οποιαδήποτε από τις ουσίες που καλύπτονται από αυτό το Παράρτημα σε οποιοδήποτε μέρος κατά παράβαση αυτού του Παραρτήματος. Η αναφορά αυτής της διερεύνησης θα αποσταλεί στο Μέρος που την έχει ζητήσει και στην Αρχή κατά τρόπο ώστε να μπορούν να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

(6) Το διεθνές δίκαιο αναφορικά με την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, συμπεριλαμβανομένης αυτής της νομοθεσίας που σχετίζεται με την εφαρμογή και διασφαλίσεων, σε ισχύ κατά το χρόνο εφαρμογής ή ερμηνείας αυτού του Παραρτήματος, εφαρμόζεται, αναλογικά, στους κανόνες και τα πρότυπα που παρατίθενται σε αυτό το Παράρτημα.

Κεφάλαιο ΙΙΙ - Απαιτήσεις για τον έλεγχο των εκπομπών από πλοία

Κανονισμός 12
Ουσίες που καταστρέφουν το όζον

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 3, θα απαγορεύονται οποιεσδήποτε ηθελημένες εκπομπές ουσιών που καταστρέφουν το όζον. Οι ηθελημένες εκπομπές περιλαμβάνουν εκπομπές που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια συντήρησης, προγραμματισμένου ελέγχου επισκευής ή διάθεσης συστημάτων και εξοπλισμού, εκτός και αν αυτές οι ηθελημένες εκπομπές δεν περιλαμβάνουν ελάχιστες διαρροές που συνδέονται με την ανάκτηση ή ανακύκλωση μιας ουσίας που καταστρέφει το όζον. Εκπομπές που προέρχονται από διαρροές μιας ουσίας που καταστρέφει το όζον, ανεξάρτητα από το εάν οι διαρροές αυτές είναι ηθελημένες ή όχι, μπορεί να αποτελέσουν αντικείμενο ρύθμισης από Μέρη του Πρωτοκόλλου έτους 1997.

(2) Νέες εγκαταστάσεις που περιέχουν ουσίες που καταστρέφουν το όζον, θα απαγορεύονται σε όλα τα πλοία, εκτός από αυτές τις νέες εγκαταστάσεις που περιέχουν χλωροφθοριομένους υδρογονάνθρακες (HCFCs) οι οποίες επιτρέπονται μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020.

(3) Οι ουσίες που αναφέρονται σε αυτόν τον κανονισμό και ο εξοπλισμός που περιέχει τέτοιες ουσίες θα παραδίδονται σε κατάλληλες ευκολίες υποδοχής όταν απομακρύνονται από τα πλοία.

Κανονισμός 13
Οξείδια του αζώτου (NOx)

(1) (α) Αυτός ο κανονισμός θα έχει εφαρμογή σε:

(i) κάθε μηχανή diesel με ισχύ μεγαλύτερη από 130 kW η οποία εγκαθίσταται σε ένα πλοίο το οποίο κατασκευάσθηκε μετά την 1η Ιανουαρίου 2000, και

(ii) κάθε μηχανή diesel με ισχύ μεγαλύτερη από 130 kW η οποία υπόκειται σε μετασκευή ευρείας έκτασης μετά την 1η Ιανουαρίου 2000.

(β) Αυτός ο κανονισμός δεν θα εφαρμόζεται σε:

(i) μηχανές diesel έκτακτης ανάγκης, μηχανές που τοποθετούνται σε σωσίβιες λέμβους και σε οποιαδήποτε συσκευή ή εξοπλισμό που χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, και

(ii) μηχανές που τοποθετούνται σε πλοία τα οποία απασχολούνται αποκλειστικά σε ταξίδια εντός υδάτων που ανήκουν στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, με την προϋπόθεση ότι τέτοιες μηχανές υπόκεινται σε ένα εναλλακτικό μέτρο ελέγχου NOx που καθιερώθηκε από την Αρχή.

(γ) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) αυτής της παραγράφου, η Αρχή μπορεί να χορηγήσει εξαίρεση από την εφαρμογή αυτού του κανονισμού σε οποιαδήποτε μηχανή diesel η οποία εγκαταστάθηκε σε ένα πλοίο το οποίο κατασκευάσθηκε ή σε ένα πλοίο το οποίο υπόκειται σε μετασκευή ευρείας έκτασης, πριν από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ξηράς εντός του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

(2) (α) Για αυτόν τον κανονισμό, μετασκευή ευρείας έκτασης σημαίνει τροποποίηση μιας μηχανής όπου:

(i) μια μηχανή αντικαθίσταται από μια νέα μηχανή που κατασκευάσθηκε μετά την 1η Ιανουαρίου 2000,

(ii) οποιαδήποτε σημαντική μετατροπή, όπως ορίζεται στον Τεχνικό Κώδικα NOx γίνεται στη μηχανή, ή

(iii) η μέγιστη συνεχής απόδοση των στροφών της μηχανής αυξάνεται περισσότερο από 10%.

(β) Η εκπομπή NOx που προέρχεται από μεταβολές που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) αυτής της παραγράφου θα πρέπει να πιστοποιείται σύμφωνα με τον Τεχνικό Κώδικα NOx για έγκριση από την Αρχή.

(3) (α) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 3 αυτού του Παραρτήματος, η λειτουργία κάθε μηχανής diesel στην οποία αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται, θα απαγορεύεται εκτός όταν η εκπομπή οξειδίων του αζώτου (υπολογισμένη ως η ολική ζυγισθείσα εκπομπή NO2) από τη μηχανή βρίσκεται μεταξύ των ακόλουθων ορίων:

(i) 17.0 g/kWh όταν το n είναι μικρότερο από 130 rpm

(ii) 45.0 x n (-0.2) g/kWh όταν το n είναι μεγαλύτερο ή ίσο από 130 αλλά μικρότερο από 2000 rpm

(iii) 9,8 g/kWh όταν το n είναι μεγαλύτερο ή ίσο από 2000 rpm

όπου n = ονομαστική ταχύτητα μηχανής (περιστροφές στροφαλοφόρου ανά λεπτό).

Όταν χρησιμοποιείται καύσιμο πετρέλαιο, το οποίο αποτελείται από μείγμα υδρογονανθράκων που προέρχονται από διύλιση πετρελαίου, η διαδικασία δοκιμής και οι μέθοδοι μέτρησης θα είναι σύμφωνα με τον Τεχνικό Κώδικα NOx, λαμβάνοντας υπόψη τους κύκλους δοκιμής και τους παράγοντες βαρύτητας που παρατίθενται στο προσάρτημα ΙΙ σ' αυτό το Παράρτημα.

(β) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) αυτής της παραγράφου, η λειτουργία μιας μηχανής diesel επιτρέπεται όταν:

(i) ένα σύστημα καθαρισμού καυσαερίων, που είναι εγκεκριμένο από την Αρχή σύμφωνα με τον Τεχνικό Κώδικα NOx, εφαρμόζεται στη μηχανή για τη μείωση των εκπομπών NOx στο πλοίο τουλάχιστον μέχρι τα όρια που περιγράφονται στην υποπαράγραφο (α), ή

(ii) οποιαδήποτε άλλη ισοδύναμη μέθοδος, που είναι εγκεκριμένη από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη σχετικές οδηγίες που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό, εφαρμόζεται για τη μείωση των εκπομπών NOx στο πλοίο τουλάχιστον μέχρι τα όρια που περιγράφονται στην υποπαράγραφο (α) αυτής της παραγράφου.

Κανονισμός 14

Οξείδια του θείου(SOx)

Γενικές απαιτήσεις

(1) Το περιεχόμενο σε θείο οποιουδήποτε καυσίμου πετρελαίου δεν θα υπερβαίνει το 4.5 % κατά βάρος.

(2) Ο μέσος όρος περιεχομένου θείου σε υπολειμματικά καύσιμα παγκοσμίως τα οποία παραδίδονται για χρήση στα πλοία θα πρέπει να παρακολουθείται λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό.

Απαιτήσεις εντός των περιοχών ελέγχου εκπομπών SOx

(3) Για τις ανάγκες αυτού του κανονισμού, οι περιοχές ελέγχου εκπομπών SOx θα περιλαμβάνουν:

(α) τη Βαλτική Θάλασσα όπως ορίζεται στον κανονισμό 10(1)(β) του Παραρτήματος Ι, και

(β) οποιαδήποτε άλλη θαλάσσια περιοχή, συμπεριλαμβανομένων περιοχών λιμένα, που έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τα κριτήρια και τις διαδικασίες για τον καθορισμό των περιοχών ελέγχου εκπομπών SOx αναφορικά με την πρόληψη της ρύπανσης του αέρα που περιέχονται στο προσάρτημα ΙΙΙ αυτού του Παραρτήματος.

(4) Ενώ τα πλοία βρίσκονται στις περιοχές ελέγχου εκπομπών SOx, τουλάχιστον μία από τις παρακάτω προϋποθέσεις θα πρέπει να ικανοποιείται:

(α) το περιεχόμενο θείο στο καύσιμο πετρέλαιο που χρησιμοποιείται στα πλοία σε μια περιοχή ελέγχου εκπομπών SOx δεν υπερβαίνει το 1.5 % κ.β.,

(β) ένα σύστημα καθαρισμού καυσαερίων, που εγκρίνεται από την Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό, εφαρμόζεται στη μηχανή για τη μείωση των ολικών εκπομπών οξειδίων του θείου από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των κύριων και βοηθητικών μηχανών πρόωσης, σε 6.0 g SOx/kW h ή λιγότερο, υπολογισθείσες ως το συνολικό βάρος εκπομπής διοξειδίου του θείου.

Ποσότητες αποβλήτων από τη χρήση τέτοιου εξοπλισμού δεν θα απορρίπτονται σε περιοχές περίκλειστων λιμένων, λιμάνια και εκβολές ποταμών, εκτός αν μπορεί να αποδειχθεί πλήρως από την πλευρά του πλοίου ότι τέτοιες ποσότητες αποβλήτων δεν έχουν δυσμενείς συνέπειες στα οικοσυστήματα τέτοιων περίκλειστων λιμένων, λιμανιών και εκβολών ποταμών, βάσει κριτηρίων που διαβιβάσθηκαν από τις Αρχές του Κράτους του λιμένα στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός θα διαβιβάσει τα κριτήρια σε όλα τα Μέρη στη Σύμβαση, ή

(γ) Εφαρμόζεται οποιαδήποτε άλλη τεχνολογική μέθοδος η οποία επιβεβαιώνεται και είναι εφαρμόσιμη για τον περιορισμό των εκπομπών SOx σε ένα επίπεδο που είναι ισοδύναμο με αυτό που περιγράφεται στην υποπαράγραφο (β). Οι μέθοδοι αυτοί θα εγκρίνονται από την Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό.

(5) Το περιεχόμενο θείο του καυσίμου πετρελαίου που αναφέρεται στις παραγράφους (1) και (4) (α) θα επιβεβαιώνεται από τον προμηθευτή, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 18 αυτού του Παραρτήματος.

(6) Τα πλοία εκείνα που χρησιμοποιούν διαφορετικούς τύπους καυσίμου πετρελαίου, για να συμμορφώνονται με την παράγραφο (4)(α) αυτού του κανονισμού θα επιτρέπουν να παρέλθει ικανοποιητικός χρόνος από το σύστημα διανομής καυσίμου πετρελαίου, ώστε να ξεπλένεται πλήρως από όλα τα καύσιμα που υπερβαίνουν σε περιεχόμενο θείο το 1.5% κατά βάρος πριν την είσοδο σε μια περιοχή ελέγχου εκπομπών SOx. Ο όγκος των καυσίμων πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (μικρότερης ή ίσης από 1.5% σε περιεχόμενο θείο) σε κάθε δεξαμενή, καθώς επίσης η ημερομηνία, η ώρα, και η θέση του πλοίου όταν ολοκληρώνεται η λειτουργία εναλλαγής καυσίμου, θα καταγράφονται σε τέτοιο τύπο ημερολογίου όπως καθορίζεται από την Αρχή.

(7) Κατά τη διάρκεια των πρώτων 12 μηνών αμέσως μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, ή μιας τροποποίησης στο παρόν Πρωτόκολλο, που καθορίζει μια ειδική περιοχή ελέγχου εκπομπών SOx σύμφωνα με την παράγραφο (3)(β) αυτού του κανονισμού, πλοία που εισέρχονται σε μια περιοχή ελέγχου εκπομπών SOx που αναφέρεται στην παράγραφο (3)(α) αυτού του κανονισμού ή προσδιορισθείσα σύμφωνα με την παράγραφο (3)(β) αυτού του κανονισμού εξαιρούνται από τις απαιτήσεις της παραγράφου (5) αυτού του κανονισμού κατά το μέρος που σχετίζονται με την παράγραφο (4)(α) αυτού του κανονισμού.

Κανονισμός 15

Πτητικές οργανικές ενώσεις

(1) Εάν οι εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων (VOCs) από δεξαμενόπλοια πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο ρύθμισης σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στη δικαιοδοσία ενός Μέρους στο Πρωτόκολλο έτους 1997, αυτές θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού.

(2) Ένα Μέρος στο Πρωτόκολλο έτους 1997 που καθορίζει λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στη δικαιοδοσία του στα οποία εκπομπές VOCs θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης, θα υποβάλλει γνωστοποίηση στον Οργανισμό.

Η γνωστοποίηση αυτή θα περιλαμβάνει πληροφορίες για το μέγεθος των δεξαμενόπλοιων που θα ελέγχονται, για τα φορτία στα οποία απαιτούνται συστήματα ελέγχου εκπομπών ατμών, και την ημερομηνία ενεργοποίησης τέτοιου ελέγχου. Η γνωστοποίηση θα υποβάλλεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την ημερομηνία ενεργοποίησης.

(3) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους στο Πρωτόκολλο έτους 1997 που καθορίζει λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς στα οποία εκπομπές VOCs θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης θα διασφαλίζει ότι συστήματα ελέγχου εκπομπών ατμών, που είναι εγκεκριμένα από αυτή την Κυβέρνηση λαμβάνοντας υπόψη τα πρότυπα ασφαλείας που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό*, διατίθενται στα λιμάνια και τερματικούς σταθμούς που καθορίσθηκαν, και λειτουργούν με ασφάλεια και κατά τρόπο έτσι ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο.

(4) Ο Οργανισμός θα διαβιβάζει έναν κατάλογο των λι-

μανιών και τερματικών σταθμών που καθορίσθηκαν από τα Μέρη στο Πρωτόκολλο έτους 1997 σε άλλα Μέρη στο Πρωτόκολλο έτους 1997 και Κράτη Μέλη του Οργανισμού για την πληροφόρησή τους.

(5) Όλα τα δεξαμενόπλοια τα οποία υπόκεινται σε έλεγχο εκπομπών ατμών σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2) αυτού του κανονισμού θα διαθέτουν ένα σύστημα περισυλλογής ατμών που είναι εγκεκριμένο από την Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τα πρότυπα ασφαλείας που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό* και θα χρησιμοποιούν το σύστημα κατά τη φόρτωση τέτοιων φορτίων. Τερματικοί σταθμοί οι οποίοι έχουν εγκαταστήσει συστήματα ελέγχου εκπομπών ατμών σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό δύνανται να δέχονται υπάρχοντα δεξαμενόπλοια τα οποία δεν έχουν εφοδιασθεί με συστήματα περισυλλογής ατμών για μια περίοδο τριών ετών μετά την ημερομηνία ενεργοποίησης που προσδιορίζεται στην παράγραφο (2).

(6) Αυτός ο κανονισμός θα εφαρμόζεται σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων μόνο όταν ο τύπος φόρτωσης και τα συστήματα εγκλωβισμού επιτρέπουν την κατακράτηση ατμών VOCs που δεν περιέχουν μεθάνιο πάνω στο πλοίο, ή την ασφαλή επιστροφή τους στην ξηρά.

Κανονισμός 16
Αποτέφρωση στο πλοίο

(1) Εκτός και αν προβλέπεται στην παράγραφο (5), η αποτέφρωση στο πλοίο μπορεί να επιτρέπεται μόνο με τη χρήση αποτεφρωτήρα του πλοίου.

(2) (α) Εκτός και εάν προβλέπεται στην υποπαράγραφο (β) αυτής της παραγράφου, κάθε αποτεφρωτήρας που εγκαθίσταται πάνω σ' ένα πλοίο μετά την 1η Ιανουαρίου του 2000 θα πληροί τις απαιτήσεις που περιέχονται στο προσάρτημα IV αυτού του Παραρτήματος.

Κάθε αποτεφρωτήρας θα εγκρίνεται από την Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις πρότυπες προδιαγραφές για αποτεφρωτήρες πλοίων που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό**.

(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εξαίρεση από την εφαρμογή της υποπαραγράφου (α) αυτής της παραγράφου σε οποιονδήποτε αποτεφρωτήρα ο οποίος εγκαθίσταται πάνω σ' ένα πλοίο πριν από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του Πρωτοκόλλου έτους 1997, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια εντός υδάτων που ανήκουν στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

(3) Τίποτα σ' αυτόν τον κανονισμό δεν επηρεάζει την απαγόρευση ή άλλες απαιτήσεις, της Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Απορρίψεις Αποβλήτων και Άλλων Υλικών του 1972, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο έτους 1996 αυτής.

(4) Θα απαγορεύεται η αποτέφρωση στο πλοίο των παρακάτω ουσιών:

(α) υπολείμματα φορτίου των Παραρτημάτων I, II και III της παρούσας Σύμβασης και σχετιζόμενα επιμολυσμένα υλικά συσκευασίας,

(β) πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCBs),

(γ) απορρίμματα, όπως ορίζονται στο Παράρτημα V της παρούσας Σύμβασης, που περιέχουν περισσότερο από ίχνη βαρέων μετάλλων, και

(δ) προϊόντα διύλισης πετρελαίου που περιέχουν αλογομένες ενώσεις.

(5) Αποτέφρωση πάνω στο πλοίο ιλύος λυμάτων και βαρέων καταλοίπων καυσίμου πετρελαίου που παράγονται κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας ενός πλοίου μπορεί επίσης να λάβει χώρα στην κύρια ή βοηθητική μονάδα παροχής ισχύος ή στους λέβητες, αλλά σε αυτές τις περιπτώσεις δεν θα λάβει χώρα εντός λιμανιών, λιμένων και εκβολών ποταμών.

(6) Η αποτέφρωση πάνω στο πλοίο πολυχλωριωμένων διφαινυλίων (PCBs) θα απαγορεύεται, εκτός εάν λαμβάνει χώρα σε αποτεφρωτήρες για τους οποίους έχουν εκδοθεί Πιστοποιητικά Έγκρισης Τύπου IMO.

(7) Όλα τα πλοία με αποτεφρωτήρες που υπόκεινται σ' αυτόν τον κανονισμό θα κατέχουν ένα εγχειρίδιο λειτουργίας του κατασκευαστή στο οποίο θα εξειδικεύεται η λειτουργία του αποτεφρωτήρα εντός των ορίων που περιγράφονται στην παράγραφο 2 του προσαρτήματος IV σ' αυτό το Παράρτημα.

(8) Το προσωπικό το οποίο είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία οποιουδήποτε αποτεφρωτήρα θα εκπαιδεύεται και θα είναι ικανό να εφαρμόζει τις οδηγίες που παρέχονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του κατασκευαστή.

(9) Η παρακολούθηση της θερμοκρασίας των αερίων καύσης θα απαιτείται να γίνεται όλες τις χρονικές στιγμές και τα απόβλητα δεν θα τροφοδοτούνται σε αποτεφρωτήρα πλοίου τύπου συνεχούς τροφοδότησης όταν η θερμοκρασία είναι μικρότερη από την ελάχιστη επιτρεπόμενη θερμοκρασία των 850oC. Για αποτεφρωτήρες πλοίων τύπου διακοπτόμενης λειτουργίας, η μονάδα θα σχεδιάζεται έτσι ώστε η θερμοκρασία στον θάλαμο καύσης να φθάνει 600oC εντός πέντε λεπτών μετά την έναρξη.

(10) Τίποτα σ' αυτόν τον κανονισμό δεν παρεμποδίζει την ανάπτυξη, εγκατάσταση και λειτουργία στα πλοία συσκευών θερμικής επεξεργασίας καταλοίπων εναλλακτικού σχεδιασμού οι οποίες πληρούν ή υπερβαίνουν τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού.

Κανονισμός 17
Ευκολίες υποδοχής

(1) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους στο Πρωτόκολλο έτους 1997 αναλαμβάνει να διασφαλίσει την ύπαρξη ευκολιών υποδοχής που είναι κατάλληλες ώστε να ικανοποιούν:

(α) τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν τα λιμάνια επισκευών για την υποδοχή ουσιών που καταστρέφουν το όζον και εξοπλισμό που περιέχει τέτοιες ουσίες όταν απομακρύνονται από πλοία,

(β) τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν τα λιμάνια του, τερματικούς σταθμούς και λιμάνια επισκευών για την υποδοχή υπολειμμάτων καθαρισμού καυσαερίων από ένα εγκεκριμένο σύστημα καθαρισμού καυσαερίων όταν η απόρριψη τέτοιων καταλοίπων στη θάλασσα δεν επιτρέπεται σύμφωνα με τον κανονισμό 14 αυτού του Παραρτήματος, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία, και

(γ) τις ανάγκες σε ευκολίες διάλυσης πλοίων για την υποδοχή ουσιών που καταστρέφουν το όζον και εξοπλισμού που περιέχει τέτοιες ουσίες όταν απομακρύνονται από πλοία.

(2) Κάθε Μέρος στο Πρωτόκολλο έτους 1997 θα ενημερώνει τον Οργανισμό προκειμένου να διαβιβάζονται στα Μέλη του Οργανισμού όλες οι περιπτώσεις όπου οι ευκολίες που προβλέπονται σύμφωνα με τον κανονισμό αυτόν δεν διατίθενται ή είναι πιθανά ανεπαρκείς.

---

* *Αναφέρεται στην Απόφαση MSC/Circ. 585, Πρότυπη προδιαγραφή για συστήματα ελέγχου εκπομπών ατμών.*

** *Αναφέρεται στην Απόφαση ΜΕΡC 76(40), Πρότυπη προδιαγραφή για αποτεφρωτήρες πλοίων.*

Κανονισμός 18
Ποιότητα καυσίμου πετρελαίου

(1) Το καύσιμο πετρέλαιο που παραδίδεται και χρησιμοποιείται στα πλοία στα οποία εφαρμόζεται αυτό το Παράρτημα θα πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(α) εκτός και αν προβλέπεται στην υποπαράγραφο (β):

(i) το καύσιμο πετρέλαιο θα είναι μίγματα υδρογονανθράκων που προέρχονται από διύλιση πετρελαίου. Αυτό δεν θα παρεμποδίζει την ύπαρξη μικρών ποσοτήτων προσθέτων που προορίζονται για βελτίωση κάποιων πλευρών της εμφάνισής του.

(ii) το καύσιμο πετρέλαιο θα είναι ελεύθερο από ανόργανα οξέα.

(iii) το καύσιμο πετρέλαιο δεν θα περιέχει οποιαδήποτε πρόσθετη ουσία ή χημικά απόβλητα τα οποία είτε:

(1) θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων ή επιδρούν επιβαρυντικά στη λειτουργία της μηχανής ή

(2) είναι επιβλαβή στο προσωπικό ή

(3) συνεισφέρουν συνολικά σε επιπρόσθετη ρύπανση του αέρα.

(β) Το καύσιμο πετρέλαιο που χρησιμοποιείται για καύση και παράγεται με μεθόδους διαφορετικές από τη διύλιση πετρελαίου δεν θα:

(i) υπερβαίνει το περιεχόμενο θείο που παρατίθενται στον κανονισμό 14 αυτού του Παραρτήματος.

(ii) αναγκάζει τη μηχανή να υπερβαίνει τα όρια εκπομπών NOx που παρατίθενται στον κανονισμό 13(3)(α) αυτού του Παραρτήματος.

(iii) περιέχει ανόργανα οξέα και

(iv) (1) θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων ή επιδρά επιβαρυντικά στη λειτουργία της μηχανής ή

(2) είναι επιβλαβής στο προσωπικό ή

(3) συνεισφέρει συνολικά σε επιπρόσθετη ρύπανση του αέρα.

(2) Αυτός ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε κάρβουνο στη στερεά μορφή του ή πυρηνικά καύσιμα.

(3) Για κάθε πλοίο που υπόκειται στους κανονισμούς 5 και 6 αυτού του Παραρτήματος, αναλυτικά στοιχεία του καυσίμου πετρελαίου που παραδίδεται και χρησιμοποιείται στα πλοία για καύση θα επιβεβαιώνεται μέσω δελτίου παράδοσης καυσίμου, το οποίο θα περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιγράφονται στο προσάρτημα V σ' αυτό το Παράρτημα.

(4) Το δελτίο παράδοσης καυσίμου θα φυλάσσεται στο πλοίο σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμο για έλεγχο κατά πάντα χρόνο που τούτο είναι λογικό. Αυτό θα διατηρείται για μια περίοδο τριών ετών μετά την παραλαβή καυσίμου πετρελαίου στο πλοίο.

(5) (α) Η αρμόδια Αρχή* της Κυβέρνησης ενός Μέρους στο Πρωτόκολλο έτους 1997 μπορεί να επιθεωρεί τα δελτία παράδοσης καυσίμου σε κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται αυτό το Παράρτημα, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι του ή τερματικό σταθμό πέραν της ξηράς, μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε δελτίου παράδοσης καυσίμου, και μπορεί να ζητεί από τον πλοίαρχο ή το πρόσωπο που είναι επικεφαλής του πλοίου να επικυρώσει ότι κάθε αντίγραφο είναι ακριβές αντίγραφο του δελτίου παράδοσης καυσίμου. Η αρμόδια Αρχή μπορεί επίσης να επαληθεύει τα περιεχόμενα κάθε δελτίου μέσω διαβουλεύσεων με τις Αρχές του λιμένα όπου εκδόθηκε το δελτίο.

(β) Ο έλεγχος των δελτίων παράδοσης καυσίμου και η λήψη ενός επικυρωμένου αντιγράφου από την αρμόδια Αρχή σύμφωνα με αυτήν την παράγραφο θα εκτελείται όσο το δυνατόν ταχύτερα χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο.

(6) Το δελτίο παράδοσης καυσίμου θα συνοδεύεται από ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του καυσίμου πετρελαίου που παραδόθηκε λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό. Το δείγμα πρέπει να σφραγίζεται και να υπογράφεται από τον εκπρόσωπο του προμηθευτή και τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό που είναι επικεφαλής της πετρέλευσης με την ολοκλήρωση των εργασιών παραλαβής καυσίμου και διατηρείται υπό τον έλεγχο του πλοίου έως ότου να καταναλωθεί ουσιαστικά το καύσιμο πετρέλαιο, αλλά σε κάθε περίπτωση για μια περίοδο όχι μικρότερη από 12 μήνες από το χρόνο παράδοσης.

(7) Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου αναλαμβάνουν να διασφαλίσουν ότι οι αρμόδιες Αρχές που καθορίσθηκαν από αυτούς:

(α) διατηρούν έναν κατάλογο τοπικών προμηθευτών καυσίμου πετρελαίου.

(β) απαιτούν οι τοπικοί προμηθευτές να παρέχουν το δελτίο παράδοσης καυσίμου και δείγμα όπως απαιτείται από αυτόν τον κανονισμό, επικυρωμένο από τον προμηθευτή καυσίμου πετρελαίου ότι το καύσιμο πετρέλαιο πληροί τις απαιτήσεις των κανονισμών 14 και 18 αυτού του Παραρτήματος.

(γ) απαιτούν οι τοπικοί προμηθευτές να διατηρούν ένα αντίγραφο του δελτίου παράδοσης καυσίμου για τουλάχιστον τρία χρόνια για έλεγχο και επιβεβαίωση από το Κράτος του λιμένα κατά περίπτωση.

(δ) λαμβάνουν τις κατά περίπτωση αναγκαίες ενέργειες κατά των προμηθευτών καυσίμου πετρελαίου οι οποίοι ευρέθησαν να παραδίδουν καύσιμο πετρέλαιο το οποίο δεν συμμορφώνεται με αυτό που δηλώνεται στο δελτίο παράδοσης καυσίμου.

(ε) ενημερώνουν την Αρχή οποιουδήποτε πλοίου λαμβάνει καύσιμο πετρέλαιο το οποίο βρέθηκε να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των κανονισμών 14 ή 18 αυτού του Παραρτήματος. και

(στ) ενημερώνουν τον Οργανισμό για να διαβιβασθούν στα Μέρη του Πρωτοκόλλου έτους 1997 όλες οι περιπτώσεις όπου οι προμηθευτές καυσίμου πετρελαίου απέτυχαν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις που περιγράφονται στους κανονισμούς 14 ή 18 αυτού του Παραρτήματος.

(8) Σε σχέση με τους ελέγχους του Κράτους του λιμένα που εκτελούνται από Μέρη στο Πρωτόκολλο 1997, τα Κράτη περαιτέρω αναλαμβάνουν να:

(α) ενημερώνουν τα Μέρη ή μη Μέρη στη δικαιοδοσία των οποίων εκδόθηκε το δελτίο παράδοσης καυσίμου για περιπτώσεις παράδοσης μη συμμορφούμενου καυσίμου πετρελαίου, παρέχοντας όλες τις σχετικές πληροφορίες, και

(β) διασφαλίζουν ότι οι αναγκαίες κατά περίπτωση ενέργειες λαμβάνονται για να γίνει το μη συμμορφούμενο καύσιμο πετρέλαιο που ανακαλύφθηκε σε συμμορφούμενο.

Κανονισμός 19
Απαιτήσεις για πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (2) και (3) αυτού του κανονισμού, μόνιμες και πλωτές πλατφόρ-

* *Αναφέρεται στην απόφαση Α.787(19), Διαδικασίες για τον έλεγχο των πλοίων από το Κράτος του λιμένα.*

μες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

(2) Εκπομπές που προέρχονται απευθείας από την εξερεύνηση, εκμετάλλευση και συνδέονται με την επεξεργασία ορυκτών πηγών του πυθμένα της θάλασσας πέραν της ξηράς εξαιρούνται, σύμφωνα με το άρθρο 2(3)(β)(ii) της παρούσας Σύμβασης, από τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος. Τέτοιες εκπομπές περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

(α) εκπομπές που προέρχονται από την αποτέφρωση ουσιών οι οποίες είναι αποκλειστικά και απευθείας το αποτέλεσμα της εξερεύνησης, εκμετάλλευσης και συνδεόμενες με την επεξεργασία ορυκτών πηγών του πυθμένα της θάλασσας πέραν της ξηράς, συμπεριλαμβανομένης αλλά όχι περιοριζόμενης της ανάφλεξης υδρογονανθράκων και της καύσης τεμαχίων εξόρυξης, λασπών και/ή υγρών διέγερσης κατά την αποπεράτωση φρεατίων και ολοκλήρωσης εργασιών δοκιμής και ανάφλεξης που προέρχεται από απροσδόκητες συνθήκες.

(β) απελευθέρωση αερίων και πτητικών ενώσεων που εγκλωβίσθηκαν σε υγρά και τεμάχια εξόρυξης.

(γ) εκπομπές που συνδέονται αποκλειστικά και απευθείας με την επεξεργασία, χειρισμό και αποθήκευση ορυκτών του πυθμένα της θάλασσας.

(δ) εκπομπές από μηχανές diesel οι οποίες ασχολούνται αποκλειστικά με την εξερεύνηση, εκμετάλλευση και συνδεόμενων με την επεξεργασία ορυκτών πηγών του πυθμένα της θάλασσας πέραν της ξηράς.

(3) Οι απαιτήσεις του κανονισμού 18 αυτού του Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζονται στη χρήση υδρογονανθράκων οι οποίοι παράγονται και στη συνέχεια χρησιμοποιούνται επί τόπου ως καύσιμο, όταν εγκρίνεται από την Αρχή.

Προσάρτημα I
Τύπος του ΔΠΠΡΑ
(Κανονισμός 8)
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου του 1997 με το οποίο τροποποιήθηκε η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (που στο εξής θα ονομάζεται "η Σύμβαση") με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της :

....

(πλήρης ονομασία του κράτους)

από ....

(πλήρη στοιχεία του αρμοδίου προσώπου ή Οργανισμού που εξουσιοδοτήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης)

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικό σήμα	Αριθμός ΙΜΟ	Λιμάνι νηολόγησης	Ολική Χωρητικότητα

Τύπος του πλοίου : ☐ δεξαμενόπλοιο
☐ πλοίο που δεν είναι δεξαμενόπλοιο

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ :

1. Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 5 του Παραρτήματος VI της Σύμβασης, και

2. Η επιθεώρηση αποδεικνύει ότι ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, η διάταξη και τα υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Παραρτήματος VI της Σύμβασης.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι .... με την προϋπόθεση διενέργειας επιθεωρήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό 5 του Παραρτήματος VI της Σύμβασης.

Εκδόθηκε στ ....

(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

....

(Ημερομηνία έκδοσης)

....

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σήμα ή σφραγίδα της Αρχής, όπως αρμόζει)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό 5 του Παραρτήματος VI της Σύμβασης το πλοίο βρέθηκε να συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης :

Ετήσια επιθεώρηση :

Υπογραφή ....
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος ....
Ημερομηνία ....
(Σήμα ή σφραγίδα της Αρχής, όπως αρμόζει)

Ετήσια*/Ενδιάμεση* επιθεώρηση :

Υπογραφή ....
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Σήμα ή σφραγίδα της Αρχής, όπως αρμόζει)

Ετήσια*/Ενδιάμεση* επιθεώρηση :

Υπογραφή ....
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Σήμα ή σφραγίδα της Αρχής, όπως αρμόζει)

Ετήσια επιθεώρηση :

Υπογραφή ....
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Σήμα ή σφραγίδα της Αρχής, όπως αρμόζει)

---

*Διαγράψατε όπως αρμόζει

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ (ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΠΠΡΑ)

ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (που στο εξής θα ονομάζεται "η Σύμβαση").

Σημειώσεις :

1. Η έκθεση αυτή πρέπει να επισυνάπτεται μόνιμα στο Πιστοποιητικό ΔΠΠΡΑ. Το Πιστοποιητικό ΔΠΠΡΑ πρέπει να είναι διαθέσιμο πάντοτε στο πλοίο.
2. Αν η γλώσσα του πρωτοτύπου της έκθεσης δεν είναι η αγγλική, η Γαλλική ή η Ισπανική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.
3. Οι εγγραφές στα τετραγωνίδια θα γίνονται με σημείο (x) για τις απαντήσεις "ναι" και "εφαρμόζεται" ή με σημείο (—) για τις απαντήσεις "όχι" και "δεν εφαρμόζεται".
4. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, οι κανονισμοί που αναφέρονται σε αυτή την έκθεση είναι οι κανονισμοί του Παραρτήματος VI της Σύμβασης και οι αποφάσεις ή εγκύκλιοι είναι αυτοί που έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

1 Χαρακτηριστικά του πλοίου

1.1 Ονομα του πλοίου ....

1.2 Διεθνές Διακριτικό Σήμα ....

1.3 Αριθμός IMO ....

1.4 Λιμάνι νηολόγησης ....

1.5 Ολική Χωρητικότητα ....

1.6 Ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας ή παρόμοιο στάδιο κατασκευής του πλοίου

1.7 Ημερομηνία έναρξης μετασκευής ευρείας έκτασης της μηχανής (εάν εφαρμόζεται) (κανονισμός 13): ....

2. Ελεγχος εκπομπών από το πλοίο

2.1 *Ουσίες που καταστρέφουν το όζον (κανονισμός 12)*

2.1.1 Τα ακόλουθα συστήματα πυρόσβεσης και ο εξοπλισμός που περιέχουν αλογονούχες ενώσεις μπορούν να συνεχίσουν να είναι σε λειτουργία : .... □

Σύστημα Εξοπλισμός	Θέση επί του πλοίου

2.1.2 Τα ακόλουθα συστήματα και ο εξοπλισμός που περιέχουν CFCs μπορούν να συνεχίσουν να είναι σε λειτουργία : ....□

Σύστημα Εξοπλισμός	Θέση επί του πλοίου

2.1.3 Τα ακόλουθα συστήματα που περιέχουν χλωροφθοριωμένους υδρογονάθρακες (HCFCs) και έχουν εγκατασταθεί πριν την 1 Ιανουαρίου 2020 μπορούν να συνεχίσουν να είναι σε λειτουργία : ....□

Σύστημα Εξοπλισμός	Θέση επί του πλοίου

2.2 *Οξείδια του Αζώτου (NOx) (κανονισμός 13)*

2.2.1 Οι ακόλουθες μηχανές diesel με παραγόμενη ισχύ άνω των 130 kW, που έχουν εγκατασταθεί σε πλοίο που έχει κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2000, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις εκπομπών του κανονισμού 13(3)(α) σύμφωνα με τον Τεχνικό Κώδικα NOx : ....

Κατασκευαστής και τύπος	Αριθμός Σειράς	Χρήση	Παραγόμενη ισχύς (kW)	Ονομαστική ταχύτητα (στροφές/λεπτό)

2.2.2 Οι ακόλουθες μηχανές diesel με παραγόμενη ισχύ άνω των 130 kW, που έχουν υποστεί μετασκευή ευρείας έκτασης σύμφωνα με τον κανονισμό 13(2) την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2000, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις εκπομπών του κανονισμού 13(3)(α) σύμφωνα με τον Τεχνικό Κώδικα NOx: ....

Κατασκευαστής και τύπος	Αριθμός σειράς	Χρήση	Παραγόμενη ισχύς (kW)	Ονομαστική ταχύτητα (στροφές/λεπτό)

2.2.3 Οι ακόλουθες μηχανές diesel με παραγόμενη ισχύ άνω των 130 kW, που έχουν εγκατασταθεί σε πλοίο που έχει κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2000 ή με παραγόμενη ισχύ άνω των 130 kW, που έχουν υποστεί μετασκευή ευρείας έκτασης σύμφωνα με τον κανονισμό 13(2) την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2000, είναι εφοδιασμένες με ένα σύστημα καθαρισμού των καυσαερίων ή με άλλες ισοδύναμες μεθόδους σύμφωνα με τον κανονισμό 13(3) και τον Τεχνικό Κώδικα NOx: ....

Κατασκευαστής και τύπος	Αριθμός σειράς	Χρήση	Παραγόμενη ισχύς (kW)	Ονομαστική ταχύτητα (στροφές/λεπτό)

2.2.4 Οι ακόλουθες μηχανές diesel των ανωτέρω παραγράφων 2.2.1, 2.2.2 και 2.2.3 είναι εφοδιασμένες με συσκευές παρακολούθησης και καταγραφής των εκπομπών NOx σύμφωνα με τον Τεχνικό Κώδικα NOx : ....

Κατασκευαστής και τύπος	Αριθμός σειράς	Χρήση	Παραγόμενη ισχύς (kW)	Ονομαστική ταχύτητα (στροφές/λεπτό)

2.3 *Οξείδια του Θείου (SOx) (κανονισμός 14)*

2.3.1 Όταν το πλοίο λειτουργεί εντός μιας περιοχής ελέγχου εκπομπών SOx η οποία καθορίζεται στον κανονισμό 14(3), το πλοίο χρησιμοποιεί :

.1 καύσιμο πετρέλαιο με περιεκτικότητα σε θείο που δεν υπερβαίνει το 1.5 % κ.β. όπως τεκμηριώνεται στο δελτίο παράδοσης καυσίμου, ή ....□

.2 ένα εγκεκριμένο σύστημα καθαρισμού των καυσαερίων που να μειώνει τις εκπομπές SOx κάτω από 6.0 g SOx /kW h, ή ....□

.3 άλλη εγκεκριμένη τεχνολογία που να μειώνει τις εκπομπές SOx κάτω από 6.0 g SOx /kW h ....□

2.4 *Πτητικές οργανικές ενώσεις (VOCs) (κανονισμός 15)*

2.4.1 Το δεξαμενόπλοιο διαθέτει σύστημα συλλογής των ατμών εγκατεστημένο και εγκεκριμένο σύμφωνα με την MSC/Circ.585 ....□

2.5 Το πλοίο διαθέτει έναν αποτεφρωτήρα:

.1 ο οποίος συμμορφώνεται με την απόφαση MEPC.76(40) όπως τροποποιήθηκε ....□

.2 εγκατεστημένο πριν την 1 Ιανουαρίου 2000, ο οποίος δεν συμμορφώνεται με την απόφαση MEPC.76(40) όπως τροποποιήθηκε ....□

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι η έκθεση αυτή είναι σωστή από κάθε άποψη.

Εκδόθηκε ....
(τόπος έκδοσης της έκθεσης)

....
(Ημερομηνία έκδοσης) *(Υπογραφή αρμοδίως)*
(Σφραγίδα ή σήμα της Αρχής εξουσιοδοτημένου οργάνου όπως αρμόζει),

Προσάρτημα ΙΙ

Κύκλοι δοκιμών και συντελεστές βαρύτητας
(Κανονισμός 13)

Οι ακόλουθοι κύκλοι δοκιμών και συντελεστές βαρύτητας πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διαπίστωση της συμμόρφωσης των ναυτικών μηχανών diesel με τα όρια των NOx σύμφωνα με τον κανονισμό 13 του Παραρτήματος αυτού χρησιμοποιώντας την διαδικασία δοκιμής και την μέθοδο υπολογισμού που προδιαγράφονται στον Τεχνικό Κώδικα NOx.

.1 Για σταθερής ταχύτητας ναυτικές μηχανές της κύριας πρόωσης του πλοίου, περιλαμβάνοντας δηζελο-ηλεκτρική πρόωση, ο κύκλος δοκιμής Ε2 πρέπει να εφαρμόζεται.

.2 Για συστήματα έλικας μεταβλητού-βήματος, ο κύκλος δοκιμής Ε2 πρέπει να εφαρμόζεται.

.3 Για κύριες και βοηθητικές μηχανές που λειτουργούν με βάση το νόμο της έλικας, ο κύκλος δοκιμής Ε3 πρέπει να εφαρμόζεται.

.4 Για σταθερής ταχύτητας βοηθητικές μηχανές, ο κύκλος δοκιμής Δ2 πρέπει να εφαρμόζεται.

.5 Για μεταβλητής ταχύτητας, μεταβλητού φορτίου βοηθητικές μηχανές, που δεν περιλαμβάνονται ανωτέρω, ο κύκλος δοκιμής Γ1 πρέπει να εφαρμόζεται.

Κύκλος δοκιμής για εφαρμογή σε *σταθερής-ταχύτητας μηχανή κύριας πρόωσης* (περιλαμβανομένων εγκαταστάσεων δηζελο-ηλεκτρικής πρόωσης ή ελίκων μεταβλητού βήματος)

Κύκλος Δοκιμής Τύπος Ε2	Ταχύτητα	100 %	100 %	100 %	100 %
	Ισχύς	100 %	75 %	50 %	25 %
	Συντελεστής βαρύτητας	0.2	0.5	0.15	0.15

Κύκλος δοκιμής για εφαρμογή σε *κύρια και βοηθητική μηχανή που λειτουργεί με βάση το νόμο της έλικας*

Κύκλος Δοκιμής Τύπος Ε3	Ταχύτητα	100 %	91 %	80 %	63 %
	Ισχύς	100 %	75 %	50 %	25 %
	Συντελεστής βαρύτητας	0.2	0.5	0.15	0.15

Κύκλος δοκιμής για εφαρμογή σε *βοηθητική μηχανή σταθερής-ταχύτητας*

Κύκλος δοκιμής τύπος Δ2	Ταχύτητα	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Ισχύς	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Συντελεστής βαρύτητας	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Κύκλος δοκιμής για εφαρμογή σε *βοηθητική μηχανή μεταβλητής-ταχύτητας και φορτίου*

Κύκλος δοκιμής Τύπος Γ1	Ταχύτητα	Ονομαστική				Ενδιάμεση			Ρελαντί
	Ροπή στρέψεως %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	10%
	Συντελεστής βαρύτητας	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ III

Κριτήρια και διαδικασίες για τον καθορισμό των περιοχών ελέγχου εκπομπών SOx (Κανονισμός 14)

1. Σκοποί

1.1 Ο σκοπός του προσαρτήματος αυτού είναι ο καθορισμός των κριτηρίων και των διαδικασιών για τον καθορισμό των περιοχών ελέγχου των εκπομπών SOx. Ο σκοπός των περιοχών ελέγχου των εκπομπών SOx είναι η πρόληψη, μείωση και ο έλεγχος της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές SOx των πλοίων και των επακόλουθων δυσμενών επιπτώσεών τους στις χερσαίες και θαλάσσιες περιοχές.

1.2 Κάθε περιοχή ελέγχου των εκπομπών SOx θα εξετάζεται προς υιοθέτηση από τον Οργανισμό εφόσον υποστηρίζεται από αποδεδειγμένη ανάγκη πρόληψης, μείωσης και έλεγχο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές SOx των πλοίων.

2. Κριτήρια υποβολής πρότασης καθορισμού περιοχής ελέγχου των εκπομπών SOx

2.1 Πρόταση στον Οργανισμό για καθορισμό μιας περιοχής ελέγχου των εκπομπών SOx μπορεί να υποβληθεί μόνο από συμβαλλόμενα Κράτη στο Πρωτόκολλο του 1997. Σε περίπτωση που δύο ή περισσότερα συμβαλλόμενα Κράτη έχουν κοινό ενδιαφέρον σε μια ειδική περιοχή, πρέπει να διαμορφώσουν μια συντονισμένη πρόταση.

2.2 Η πρόταση πρέπει να περιλαμβάνει:

.1 μία ξεκάθαρη περιγραφή της προτεινόμενης περιοχής για την εφαρμογή του ελέγχου των εκπομπών SOx των πλοίων, μαζί με ένα χάρτη αναφοράς στον οποίο θα είναι σημειωμένη η εν λόγω περιοχή,

.2 μία περιγραφή των χερσαίων και θαλάσσιων περιοχών που βρίσκονται σε κίνδυνο από τις εκπομπές SOx των πλοίων,

.3 μία εκτίμηση ότι οι εκπομπές SOx των πλοίων που λειτουργούν στην προτεινόμενη περιοχή εφαρμογής του ελέγχου των εκπομπών SOx συνεισφέρουν στη ρύπανση του αέρα από SOx, περιλαμβάνοντας τις εναποθέσεις SOx και των επακόλουθων δυσμενών επιπτώσεών τους στις εν λόγω χερσαίες και θαλάσσιες περιοχές. Η εκτίμηση αυτή θα περιλαμβάνει περιγραφή των επιπτώσεων των εκπομπών SOx στο χερσαίο και θαλάσσιο οικοσύστημα, στις περιοχές φυσικής αναπαραγωγής, στους κρίσιμους βιότοπους, στην ποιότητα του νερού, στην ανθρώπινη υγεία και στις περιοχές πολιτιστικής και επιστημονικής σημασίας, εάν υφίστανται. Οι πηγές των σχετικών δεδομένων περιλαμβάνοντας και τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε θα προσδιορίζονται,

.4 σχετικές πληροφορίες που αναφέρονται στις μετεωρολογικές συνθήκες στην προτεινόμενη περιοχή εφαρμογής των ελέγχων των εκπομπών SOx και στις χερσαίες και θαλάσσιες περιοχές που κινδυνεύουν, ειδικότερα το επικρατούν ανεμολογικό πεδίο ή τις τοπογραφικές, γεωλογικές, ωκεανογραφικές, μορφολογικές ή άλλες συνθήκες που μπορεί να οδηγήσουν σε αύξηση της πιθανότητας ύπαρξης υψηλότερης τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή υψηλότερων επιπέδων οξύνισης,

.5 τη φύση της κυκλοφορίας των πλοίων στην προτεινόμενη περιοχή ελέγχου των εκπομπών SOx, περιλαμβάνοντας τις μορφές και την πυκνότητα της εν λόγω κυκλοφορίας, και

.6 μία περιγραφή των μέτρων ελέγχου που έχουν ληφθεί από το(α) συμβαλλόμενο(α) Κράτος(η) αναφορικά με τις χερσαίες πηγές εκπομπών SOx που επηρεάζουν την περιοχή που κινδυνεύει, τα οποία έχουν ληφθεί και λειτουργούν παράλληλα με την εξέταση των προς υιοθέτηση μέτρων σχετικά με τις διατάξεις του κανονισμού 14 του Παραρτήματος VI της παρούσας Σύμβασης.

2.3 Τα γεωγραφικά όρια μιας περιοχής ελέγχου εκπομπών SOx θα βασίζονται στα σχετικά κριτήρια που περιγράφηκαν ανωτέρω, περιλαμβάνοντας την εκπομπή και επικάθηση SOx από πλοία που ναυσιπλοούν στην εν λόγω περιοχή, τη μορφή και την πυκνότητα της κυκλοφορίας και τις ανεμολογικές συνθήκες.

2.4 Η πρόταση καθορισμού μιας δεδομένης περιοχής ως περιοχή ελέγχου εκπομπών SOx πρέπει να υποβάλλεται στον Οργανισμό σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που έχουν καθιερωθεί από τον Οργανισμό.

3. Διαδικασίες για την αξιολόγηση και υιοθέτηση από τον Οργανισμό των περιοχών ελέγχου των εκπομπών SOx.

3.1 Ο Οργανισμός θα εξετάζει κάθε πρόταση που υποβάλλεται από ένα ή περισσότερα συμβαλλόμενα Κράτη.

3.2 Καθεμία περιοχή ελέγχου των εκπομπών SOx θα καθορίζεται μέσω τροποποίησης του Παραρτήματος αυτού, η οποία θα έχει εξετασθεί, υιοθετηθεί και τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας Σύμβασης.

3.3 Κατά την αξιολόγηση της πρότασης, ο Οργανισμός θα λαμβάνει υπόψη τα κριτήρια που πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε προς υιοθέτηση πρόταση όπως αναφέρθηκαν στο ανωτέρω τμήμα 2, και το σχετικό κόστος της μείωσης των επικαθήσεων SOx από τα πλοία σε σύ-γκριση με χερσαία μέτρα ελέγχου. Επίσης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι οικονομικές συνέπειες στη ναυτιλία που δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο.

4. Λειτουργία των περιοχών ελέγχου εκπομπών SOx

4.1 Τα Μέλη τα οποία έχουν πλοία που ναυσιπλοούν στην περιοχή παρακινούνται να αναφέρουν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε ανησυχίες τους αναφορικά με την λειτουργία της περιοχής αυτής.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ IV

Έγκριση τύπου και όρια λειτουργίας των επί των πλοίων αποτεφρωτήρων (Κανονισμός 16)

(1) Οι επί των πλοίων αποτεφρωτήρες που περιγράφονται στον κανονισμό 16(2) πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικό ΙΜΟ έγκρισης τύπου για κάθε αποτεφρωτήρα. Προκειμένου να εκδοθεί ένα τέτοιο πιστοποιητικό, ο αποτεφρωτήρας πρέπει να είναι σχεδιασμένος και κατασκευασμένος σύμφωνα με ένα εγκεκριμένο πρότυπο όπως περιγράφεται στον κανονισμό 16(2). Κάθε τύπος θα υπόκειται με την ευθύνη της Αρχής σε μία συγκεκριμένη δοκιμή λειτουργίας έγκρισης τύπου στο εργοστάσιο ή σε μία εγκεκριμένη εγκατάσταση δοκιμών, χρησιμοποιώντας για τη δοκιμή λειτουργίας έγκρισης τύπου την ακόλουθη πρότυπη προδιαγραφή καυσίμου/αποβλήτων προκειμένου να διαπιστωθεί εάν ο αποτεφρωτήρας λειτουργεί εντός των ορίων που καθορίζονται στην παράγραφο (2) του προσαρτήματος αυτού.

Βαρέα κατάλοιπα πετρελαίου αποτελούμενο από :
75 % κατάλοιπα πετρελαίου από HFO
5 % χρησιμοποιημένο λιπαντέλαιο
20 % γαλακτοποιημένο νερό
Στερεά απόβλητα αποτελούμενα από :
50 % υπολείμματα τροφίμων
50 % απορρίμματα τα οποία περιέχουν
περίπου 30 % χαρτί
40 % χαρτόνι
10% κουρέλια
20 % πλαστικά
Το μίγμα θα έχει έως 50 % υγρασία και 7 % άκαυστα στερεά.

(2) Οι αποτεφρωτήρες που περιγράφονται στον κανονισμό 16(2) θα λειτουργούν εντός των ακολούθων ορίων:

O2 στον θάλαμο καύσης	: 6-12 %
CO στην εξαγωγή καυσαερίων, μέγιστος μέσος όρος	: 200 mg/MJ
Αριθμός καπνιάς, μέγιστος μέσος όρος	: Bacharach 3 ή Ringelman 1 (20% θαμπάδα) (Μεγαλύτερος αριθμός καπνιάς είναι αποδεκτός μόνο κατά τη διάρκεια μικρών χρονικών περιόδων όπως η εκκίνηση)
Άκαυστα συστατικά στα κατάλοιπα τέφρας	: μέγιστο 10% κ.β.
Θερμοκρασιακό εύρος της εξαγωγής καυσαερίων του θαλάμου καύσης :	850 - 12000 C

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

Πληροφορίες που θα περιλαμβάνονται στο δελτίο παράδοσης καυσίμων (Κανονισμός 18(3))

Όνομα και αριθμός IMO του παραλαμβάνοντος πλοίου
Λιμάνι
Ημερομηνία έναρξης της παράδοσης
Όνομα, διεύθυνση και αριθμός τηλεφώνου του προμηθευτή του καυσίμου πετρελαίου ναυτιλίας
Ονομασία(ες) προϊόντος(ων)
Ποσότητα (μετρικοί τόνοι)
Πυκνότητα στους 150 C (kg/m3)*
Περιεκτικότητα σε θείο (% κ.β.)**
Δήλωση υπογεγραμμένη και επικυρωμένη από τον αντιπρόσωπο του προμηθευτή του καυσίμου ναυτιλίας ότι το καύσιμο που προμηθεύτηκε συμμορφώνεται με τον κανονισμό 14(1) ή (4)(α) και τον κανονισμό 18(1) του Παραρτήματος αυτού.

Άρθρο δεύτερο

Αντικατάσταση του άρθρου τρίτου και τροποποιήσεις του άρθρου εβδόμου του Ν. 1269/1982

1. Το άρθρο τρίτο του Ν. 1269/1982 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

" Άρθρο τρίτο
Αποδοχή τροποποιήσεων και συμπληρώσεων της "Σύμβασης" των Πρωτοκόλλων και Παραρτημάτων αυτής

1. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας και για θέματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, γίνονται αποδεκτές τροποποιήσεις και συμπληρώσεις των Παραρτημάτων της "Σύμβασης" και των Πρωτοκόλλων της, καθώς και η προσθήκη νέων Παραρτημάτων που υιοθετούνται σε Διπλωματικές Διασκέψεις.

2. Με αποφάσεις των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας γίνονται αποδεκτές τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που υιοθετούνται με αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του ΙΜΟ και αναφέρονται σε λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα των Παραρτημάτων της "Σύμβασης" και των Πρωτοκόλλων της.

3. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα που αφορούν την εφαρμογή των Παραρτημάτων της "Σύμβασης" και των Πρωτοκόλλων της.

4. Ειδικότερα με αποφάσεις των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ρυθμίζονται λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα που αφορούν την εφαρμογή των Κανονισμών 12 έως και 17 του Παραρτήματος του κυρούμενου Πρωτοκόλλου."

2. Η περίπτωση (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου εβδόμου του ν. 1269/1982 παύει να ισχύει και η περίπτωση (β) της παραγράφου 2 του άρθρου εβδόμου του ν. 1269/1982 αντικαθίσταται ως ακολούθως :

"β) Εγκρίνονται οι ισοδύναμες ρυθμίσεις που προβλέπονται στα Παραρτήματα της "Σύμβασης" και των Πρωτοκόλλων της."

Άρθρο τρίτο
Επέκταση εφαρμογής διατάξεων του Ν. 1269/1982

Τα άρθρα πέμπτο, έκτο, έβδομο, όγδοο, ένατο, δέκατο, ενδέκατο και δωδέκατο του ν.1269/1982, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται και για το "Πρωτόκολλο έτους 1997 που τροποποιεί τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή". Ειδικότερα ως προς την προθεσμία της περίπτωσης (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου ένατου του παραπάνω νόμου εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας Ν. 2717/1999 (ΦΕΚ 97/Α΄).

* *Το καύσιμο πετρέλαιο πρέπει να δοκιμασθεί σύμφωνα με το πρότυπο ISO 3675*
** *Το καύσιμο πετρέλαιο πρέπει να δοκιμασθεί σύμφωνα με το πρότυπο ISO 8574*

Άρθρο τέταρτο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6 παράγραφος 2 αυτού.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 7 Φεβρουαρίου 2003

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
Φ. ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 10 Φεβρουαρίου 2003

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Φ. ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ